JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 49

Samochód

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

7. Wrzesień 1930

„Kara śmierci" dla... samochodów



W stanie New York w Ameryce zapadła uchwała, że wszelkie samochody, które zostały przez specjalną komisję uznane za technicznie niepewne i dzięki temu spowodowały wypadek, będą spalane.

Z komunikacji lotniczej

Doskonałość komunikacji powietrznej. — Zdjęcia lotnicze do celów pomiarowych.

Świetnie rozwijające się nasze lotnictwo komunikacyjne, które szczyci się doskonałemi rezultatami eksploatacyjnemi, a więc przedewszystkiem pełnem 100-procentowem bezpieczeństwem i najwyższą regularnością, zyskuje sobie coraz więcej zwolenników, którzy wyzbywają się nareszcie przestarzałych przesądów i z całem zaufaniem odbywają podróże samolotami.

Polskie Linje Lotnicze, pragnąc doskonalić swoją organizację, dodają do biletów samolotowych kwestjonarjusze z pytaniami, czy pasażer zadowolony jest z odbytej podróży i czy ma jakie zastrzeżenia.

Na przeszło 20 000 pasażerów, którzy odbywali podróże od początku r. 1929, niemal wszyscy wyrazili najzupełniejsze zadowolenie, a jedynemi zarzutami było to, że sieć komunikacji powietrznej nie obejmuje wszystkich miast w Polsce, że często z powodu przepełnienia nie można dostać miejsca w samolotach i t. p.

Oto kilka odpowiedzi, wyjętych z wielu podobnych:

„Organizacją „Lotu" jestem zachwycony. Bodajby wszędzie takie porządki panowały" — pisze znany przemysłowiec z Warszawy po odbyciu podróży do Gdańska.

„Po raz piąty odbywam lot z Warszawy do Lwowa i, jak zawsze, z największem uznaniem pozostaję dla Polskich Linij Lotniczych „Lot" tak co do nadzwyczajnej organizacji i uprzejmości w portach lotniczych, jak i co do znakomitego kierownictwa „Lotu", bezpieczeństwa i punktualności" — pisze jeden ze stałych pasażerów komunikacji powietrznej.

Osoby, które nigdy nie podróżowały samolotem, obawiają się zawrotów głowy i choroby morskiej. W rzeczywistości zawrotów głowy naogół nie odczuwa się, gdyż między samolotem a widzianym krajobrazem niema żadnego materjalnego pomostu.

Oto, co pisze na ten temat jeden z pasażerów:

„Nie ulega się żadnym zawrotom głowy, ani morskiej chorobie. Przelot jest rozkoszny i nie znam większej przyjemności nad przelot samolotem".

„Mam do zarzucenia chyba to, że lot trwał zbyt krótko. Mój pierwszy lot to bajka, fantazja, marzenie" — tak ujmuje swoje wrażenia młody entuzjasta lotnictwa.

A oto odpowiedź młodego żonkosia:

„Nadzwyczaj jestem zadowolony. Mogę każdemu polecić, aby w podróż poślubną udawał się tylko samolotem".

Tak zaś charakteryzuje swój lot 70-letnia niewiasta:

„Nie znam lepszej, milszej lokomocji nad podróż aeroplanem".

Pasażerowie powietrzni rekrutują się z różnych sfer, podróżują członkowie rządu, dyplomacji, duchowieństwo, profesorowie, artyści, literaci, urzędnicy, kupcy, przemysłowcy, sportsmeni, kobiety z małemi dziećmi, osoby w starszym wieku i t. d. i t. d., a podróż samolotem wszystkich zadawala, gdyż w przeciwieństwie do innych środków lokomocji jest zdrowa, przyjemna i zupełnie niemęcząca.

Oto odpowiedź jednego z najwybitniejszych dostojników kościoła:

„Podróż daje taką mnogość przyjemnych i różnorodnych wrażeń i tak bardzo czas skraca, że kto jej zakosztuje, nierad już posługuje się innemi środkami lokomocyjnemi".

Sławna artystka dramatyczna, p. Wanda Siemaszkowa, opisuje w ten sposób swój pierwszy lot:

„Po raz pierwszy odbywałam lot Warszawa — Lwów. Doznałam wrażenia płynięcia bez najmniejszego wstrząsu. Dziwię się, że ludzie boją się jeszcze tej lokomocji".

Chętnie posługują się samolotami literaci i dziennikarze, dając wyraz swego zadowolenia w publikowanych opisach z podróży. Niektórzy z nich przelecieli już wiele dziesiątek tysięcy kilometrów, gdyż korzystają z lotnictwa przy każdej sposobności. Do tych należą: Boy-Żeleński, Grzymała-Siedlecki, Miłaszewski, Nowaczyński i Wielopolska:

Oto jeden z opisów:

„Mam do zarzucenia jedno, że za mało kursuje samolotów, bo nieraz wobec braku miejsc musi się podróżować koleją. Punktualność wasza jest godna podziwu. Urzędnicy i służba niebywale uprzejma; wszystko na miarę wielkoeuropejską. Tylko szkoda, że linij tak mało".

Podróżujmy samolotami, wyzbądźmy się przesądów, niegodnych człowieka współczesnego, które uniemożliwiają korzystanie z genjalnego wynalazku, mającego na celu nie co innego, jak tylko wygodę i ułatwienie życia.

* * *

Szerokiemu ogółowi mało znanym jest drugi dział pracy „Polskich Linij Lotniczych", które poza komunikacją powietrzną zajmują się również aerofotogrametrją.

Aerofotogrametrja czyli wykonywanie pomiarów geodezyjnych przy pomocy fotografij lotniczych jest dziedziną niesłychanie ważną, szczególnie dla nas, gdzie olbrzymie połacie kraju nie posiadają dokładnych map i planów.

Nowa metoda już oddawna znalazła zagranicą bardzo szerokie zastosowanie, gdyż w stosunku do wszystkich innych znacznie skraca czas pracy, pozwala na zdejmowanie obszarów niedostępnych w terenie, daje maksimum najwierniejszych szczegółów, przyczem pomiary takie są od wszystkich innych o 30—80% tańsze.

Zajęcie się zatem aerofotogrametrją przez P. L. L. „Lot" wypełnia poważną lukę w dziedzinie naszej gospodarki rolnej, zarówno prywatnej, jak i samorządowej, regulacji rzek, miast i t .d.

P. L. L. „Lot" dla celów aerofotogrametrycznych przeznaczyły specjalny samolot, wyposażając go w odpowiednią aparaturę, i dokonały dotychczas szeregu zdjęć na terenie woj. warszawskiego, w pobliżu stolicy.

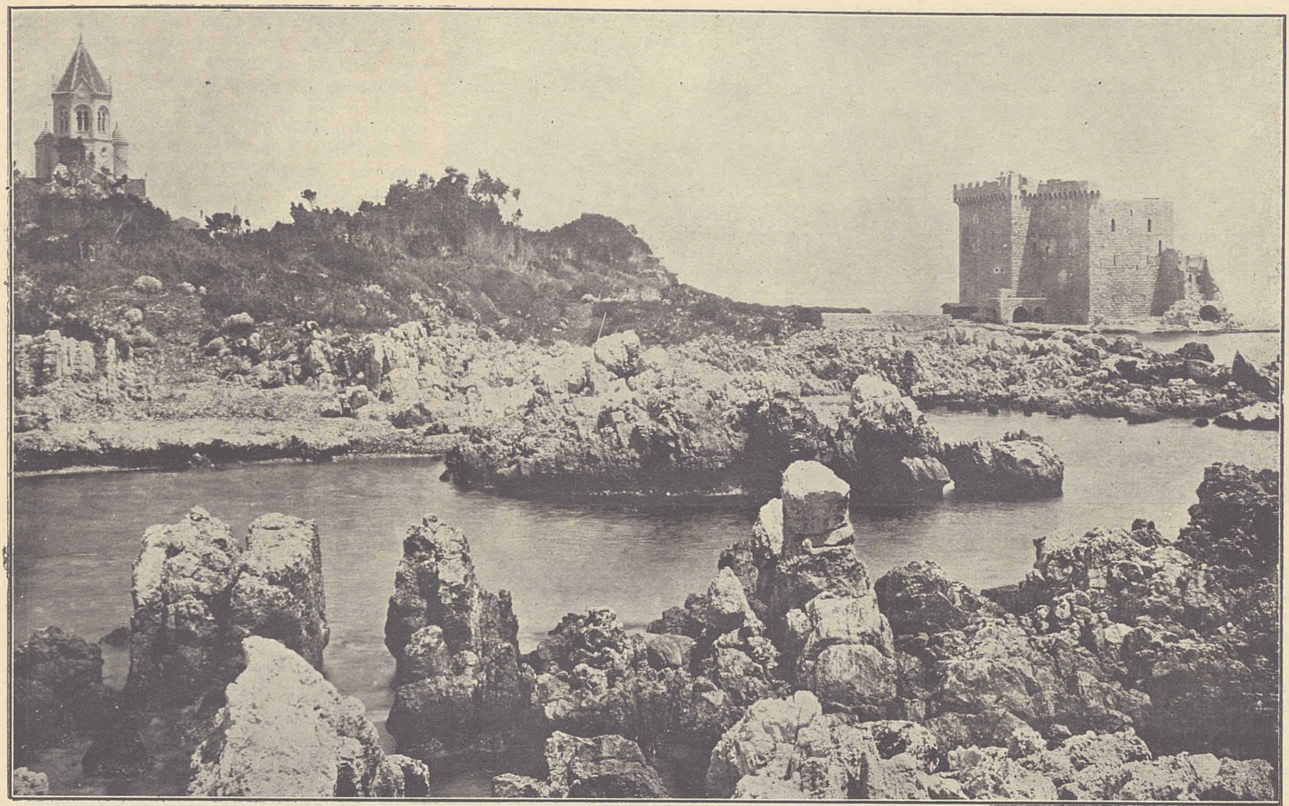
Za centrum kraju — które z natury rzeczy pierwsze przyjmuje nowe udoskonalenia techniczne — podążają dalsze ośrodki, zarówno miasta, osady, gminy, objekty przemysłowe, leśne, rolne, nawet z najbardziej zaniedbanych i ubogich Kresów Wschodnich, nadsyłając do P. L. L. „Lot" liczne zgłoszenia na wykonywanie „fotoplanów".

Nowy dział P. L. L. „Lot" niewątpliwie będzie się rozwijał bardzo intensywnie, a w ciągu tegorocznej zimy wyznaczony mu zostanie najszerszy plan pracy na lato roku przyszłego.

Wykaz ilości pojazdów mechanicznych (bez wojskowych) kursujących na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 1. lipca 1930 r.

Nr. porządkowy	Województwo	Liczba mieszkańców	Ilość samochodów					Ilość motocykli	Ilość innych pojazdów mechanicznych	Ogólna ilość pojazdów mechanicznych	Półroczny przyrost ogólnej ilości pojazdów mech. w stosunku do ilości z d. 1. 1. 30 r. w procentach	Liczba mieszkańców przypadająca na jeden pojazd mechaniczny
			osobowych	dorożek	autobusów	ciężarowych	ogólna					
1	Białostockie	1.500.036	325	164	337	233	1.059	167	20	1.246	12,6	1.204
2	Kieleckie	2.921.754	1.096	240	504	465	2 305	238	13	2.556	11.8	1.143
3	Krakowskie	2.296.259	1.389	470	385	618	2.862	677	72	3 611	11.3	635
4	Lubelskie	2 405.727	490	85	301	131	1.007	76	2	1.085	2.0	2.212
5	Lwowskie	3 131.742	1.249	538	258	301	2.346	558	47	2.951	6.9	1.061
6	Łódzkie	2.595.668	1.340	467	409	564	2.780	574	29	3.383	0.1	767
7	Nowogródzkie	922.724	131	54	98	49	332	27	—	359	6.5	2.570
8	Poleskie	922.824	170	43	78	38	329	46	16	391	19.6	2.539
9	Pomorskie	1.078 065	1.757	399	160	692	3.008	775	36	3.819	8.6	282
10	Poznańskie	2.267.341	4.051	869	404	861	6.185	1.316	64	7.565	10.5	300
11	Śląskie	1.296.199	1.656	164	106	738	2.664	823	62	3.549	26.4 *)	365
12	Stanisławowskie	1.542.988	225	98	102	82	507	96	7	610	7.8	2.529
13	Tarnopolskie	1.645,921	200	27	47	42	316	36	2	354	4.1	4.649
14	Warszawskie	2.434 465	1.304	211	495	503	2 513	242	28	2.783	0.7	874
15	Komisarjat Rządu m. st. Warszawy	1.079.296	3 522	3.210	109	1.445	8.286	1.010	126	9 422	6.8	114
16	Wileńskie	1.158.669	155	198	231	69	653	57	5	715	12.2	1.229
17	Wołyńskie	1 656.490	223	45	120	57	445	51	6	502	2.6	3 299
	Ogółem w Państwie	30.92[illegible]168	19.283	7.282	4.144	6.883	3[illegible]59[illegible]	6.769	535	44.901	3.7 *)	6[illegible]9

UWAGI: *) W województwie śląskiem ubytek liczby samochodów jest pozorny, a nie faktyczny. Mianowicie pochodzi stąd, że skreślono samochody wycofane z użytku, a które poprzednio były rachowane. Jeżeli nie brać pod uwagę woj. śląskiego, to ogólny przyrost w stosunku do 1. 1. 1930 r. wynosi 7.4%, a nie 3.7%, jak zamieszczono w tablicy

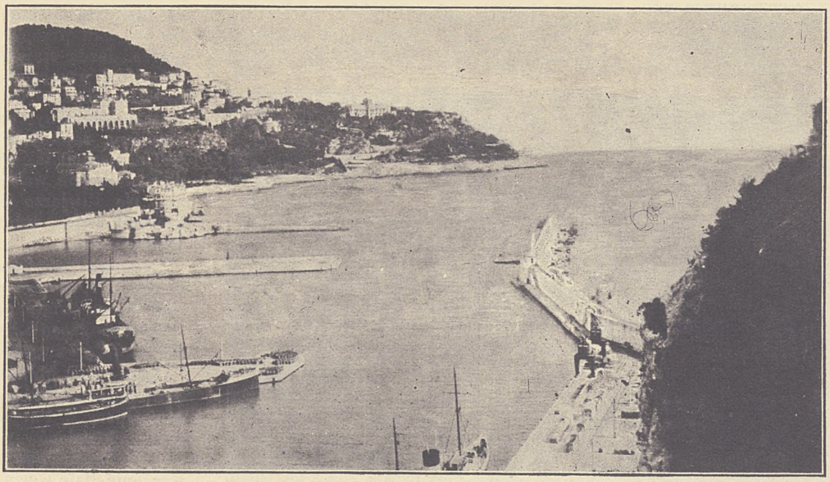


Licznemi legendami owiany zamek św. Honorata w Cannes.

Fordem dokoła świata

Lazurowe Wybrzeże

Autostrada Paryż — Nica niema chyba sobie równej w Europie. Idealnie gładka, systematycznie pielęgnowana i naprawiana daje naprawdę niewysłowioną przyjemność turyście, siedzącemu za sterem dobrej maszyny. Podniesione bandy na zakrętach umożliwiają branie krzywizn nawet najwyższą szybkością. Nasz poczciwy Ford, który swego czasu na przepastnych bezdrożach Polesia, gdzie w ubiegłym roku spędzałem urlop, wykazywał zalety gąsiennicowego traktora, tu poczuł się „Złotą Strzałą“ majora Segravea. Nie zdejmując nogi z akceleratora pędziłem często bez przerwy kilkadziesiąt kilometrów, gdyż droga, ze względu na swą szerokość nie wymagała zwalniania przy wymijaniu i wyprzedzaniu. Maszyna bez żadnego wysiłku wyciągała równomiernie „setkę“, miejscami dochodząc do studziesięciu kilometrów na godzinę. Wyprzedzaliśmy cały szereg silniejszych i droższych maszyn: Citroeny, Renaulty, Steyry itd. W czasie całej drogi z Lyonu do Nicy, minął nas jedynie sportowy Bugatti, pędzący z szybkością jakichś 150 km na godzinę. Pozatem byliśmy panami drogi.



Widok na Cannes na Riwjerze francuskiej.

Cała droga jest po bokach upstrzona niezliczoną ilością reklam. Jest to — mojem zdaniem — najzupełniej chybiony i niecelowy środek reklamy. Kolosalna ilość wielobarwnych tablic olbrzymich rozmiarów daje w efekcie jedynie znużenie. Mowy niema, o zwróceniu uwagi na poszczególne reklamy, ma się jedynie wrażenie chaosu. Pozatem zawalanie dróg reklamami ma jeszcze to ujemne znaczenie, że w morzu reklam giną zupełnie drogowskazy i znaki ostrzegawcze, co jest nawet niebezpieczne.

W pobliżu Nicy droga, dotąd ciągle prosta, zaczyna przechodzić w wiraże i serpentyny, jednocześnie zaś staje się coraz węższą. Mimo to automobiliści naogół nie zmniejszają tempa, jak wicher wpadają w skalne wąwozy. Na tym odcinku drogi istnieją miejsca naprawdę niebezpieczne, gdyż zakrętów zwykle nie widać, turystycznie natomiast, droga staje się coraz bardziej interesująca.

Zbliżaliśmy się coraz bardziej do Nicy. Po bokach drogi zjawiało się coraz więcej hoteli i pensjonatów. Od czasu do czasu spotykaliśmy nawet polską nazwę, gdyż Riwjera jest ulubionem rendez-vous Polaków, bawiących zagranicą. W ostatnim czasie — jak wiadomo — upodobały sobie lazurowe wybrzeże... nasze sfery oficjalne, czyniąc z niego prócz Biarritz, drugą stolicę państwa. To też dyplomatyczny Cadillac z Warszawy nie należy tu do rzadkości. Droga, wzniósłszy się na znaczną wysokość, zaczyna teraz opadać łagodnemi serpentynami ku morzu. Obejmujemy wzrokiem całą zatokę. Był już wieczór i powoli zaczął zapadać zmrok. Nica mieniła się tysiącem różnokolorowych świateł,



Promenade des Anglais w Nicy. W głębi Promenade Jétée.

które odbijając się w morzu rzucały długie refleksy na fale. O parę tysięcy metrów od brzegu stał jakiś okręt wojenny, który rzucał smugę reflektora w kierunku wybrzeża.

W kwadrans później balony naszego Forda toczyły się po gładkim asfalcie Promenade des Anglais. Tego samego wieczora jeszcze zameldowaliśmy się w Automobilklub de Nice. Natrafiliśmy tam właśnie na soiree towarzyskie. Zorjentowawszy się w sytuacji zawróciliśmy do naszego „hotelu na kółkach", opuściliśmy firanki i . . . w chwilę później w smokingach zawitaliśmy w klubie. Lokali klubowych pozazdrościć mógłby nawet Automobilklub Francji, ze swą siedzibą przy Concorde. Rząd wspaniałych salonów i sal balowych, urządzonych z przepychem i prawdziwie francuskim smakiem robi imponujące wrażenie. Przyjęcie zgotowano nam nadzwyczaj serdeczne. Zaprowadzono nas do gabinetu prezydenta klubu, gdzie z dumą wskazano na statuetkę na biurku, skomponowaną z plakiety Automobilklubu Polski. Zapisując się do księgi pamiątkowej zauważyliśmy również cały szereg podpisów Polaków. Następnie przedstawiono nas wszystkim obecnym członkom klubu, którzy z żywem zainteresowaniem informowali się o szczegółach naszej podróży, z ciekawością wypytując o dotychczasowe przygody i dalsze nasze zamierzenia. Potem zamówiono dla nas telefonicznie apartamenty w hotelu Negresco i odprowadzono do samochodu. Noc spędziliśmy w fantastycznym przepychu tego imponującego hotelu-pałacu.



Pałac książęcy w Monaco.

Następnego dnia zwiedzaliśmy miasto. Riwjera zawiodła nasze oczekiwania. Anemiczne, grubą warstwą kurzu pokryte palmy robią przygnębiające wrażenie. Od samego rana mżył delikatny deszczyk, niebo było zaciągnięte sinemi chmurami, zaś morze nietyle przypominało lazur, ile . . . nasz poczciwy Bałtyk w pochmurne dni. Z drugiej strony przepych panuje tu nadzwyczajny. Promenade des Anglais z jednej strony obramowana aleją palmową i morzem, z drugiej zamknięta jest rzędem hoteli, z których jeden wspanialszy jest od drugiego. Osobliwością swego rodzaju jest też Promenade Jetee, mieszcząca wspaniałą kawiarnię na palisadach, wbitych w morze.

Najbardziej nęcącem dla oczu automobilisty, są w Nicy samochody. Przed hotelami, przed kasynem i na ulicach parkują auta, godne marzenia. Błękitny, lśniący niklem roadster Packarda, obok białej limuzyny Rolls-Royce, wybitej wężową skórą, pędem tchnący spyder Mercedes-Benz, z potężnemi rurami wydechowemi po bokach, obok majestatycznego kabrjoletu Hispano-Suiza. Jest w czem wybierać . . .

Rozpoczęliśmy serję wycieczek wzdłuż Riwjery. Jedną z najbardziej emocjonujących tur samochodowych, to droga z Nicy do Monte Carlo. Wstęga drogi, jakgdyby przyczepiona do skał wije się potężnemi serpentynami, często tuż nad przepaścią, stromo spadającą do morza. Jazda staje się coraz bardziej niebezpieczną i wymagającą natężenia całej uwagi prowadzącego. Niebezpieczeństwo potęguje jeszcze ożywiony ruch, zwlaszcza zaś szerokie autocary, zajmujące wiele miejsca. A droga jest miejscami tak wąska, że zaledwie zezwala na wyminięcie wehikułu, jadącego naprzeciwko. Na Riwjerze istnieje cały szereg dróg, któremi żaden automobilista nie odważy się jechać nocą.

Monaco — państwo operetkowego monarchy i . . . złotego cielca. Zewsząd, ze wszystkich stron świata ciągną tu zastępy szukających wzbogacenia, wyjeżdżają zaś zwykle jako . . . święci tureccy.

Kasyno w Monte Carlo, natchnione dzieło genjalnego architekta Garniera, twórcy Wielkiej Opery w Paryżu, jest jednym z najpiękniejszych pałaców w Europie. Uroczo położony na tarasie nad morzem robi imponujące wrażenie. Sale wewnątrz gmachu błyszczą marmurem i ociekają złotem. Nic w tem dziwnego, wszak kasyno w Monte Carlo, jest podstawowem źródłem dochodu całego księstwa.

Publiczność w kasynie podzielić można na dwie kategorje. Na prawdziwych graczy, siedzących dokoła zielonych stołów z wzrokiem obłąkańczo wlepionym w czerwoną kulkę, skaczącą po cyfrach rulety i na grabki kru-



Słynne kasyno gry w Monte Carlo.

pjera, zgarniające stosy sztonów, oraz na turystów zwiedzający kasyno z ciekawości. Często jednak ta druga kategorja daje się opanować demonowi gry, gdy dla zabawy postawiwszy małą sumę — wygra parę set franków i następnie grę kontynuuje. Przegrawszy większość posiadanej gotówki, starają się „odegrać się", a wiadomo że ... nie za to ojciec syna w skórę bił, że grał, tylko że ... itd.

Automobilklub de Monaco należy do najżywotniejszych klubów samochodowych Europy. Prezydent klubu nadzwyczaj sympatyczny p. J. L. Portel wpisawszy nam miłą i dowcipną adnotację do dziennika, w dłuższej pogadance opowiadał nam o dotychczasowych sukcesach i dalszych zamierzeniach klubu. Nakoniec serdecznie zachęcił do wzięcia udziału w styczniowym „Zjeździe Gwiaździstym" do Monte Carlo.

Zrobiliśmy również wycieczkę do Cannes. Typowe letnisko „lazurowe" z nieodzowną promenadą palmową i kasynem. Najciekawszą osobliwością, mało ogółowi znaną jest stary zamek św. Honorata, położony na skałach w pobliżu wybrzeża. Służył on dawniej jako więzienie dla przestępców politycznych i posiada lochy, położone znacznie niżej od poziomu morza. Wilgoć kapie wielkiemi kroplami, tworząc kałuże na podłodze. Z daleka wygląda zameczek na skałach w morzu niezwykle romantycznie.

W przygody obfitowała wycieczka na włoską stronę do Nervi. Zwiedziwszy San Remo i Nervi, które nie przedstawiają niczego osobliwego udaliśmy się w drogę powrotną. W Fontana przekroczyliśmy późnym wieczorem napowrót granicę i skierowaliśmy się w stronę Nicy. Po godzinie znośnej jazdy dość łagodnemi serpentynami wznieśliśmy się na wyniosły punkt, z którego widać było jak na dłoni całą dolinę z miejscowością Sospel w dole i poplątaną nitkę drogi, prowadzącą wdół. W oberży, stojącej na szczycie, odradzano nam dalszej jazdy w ciemności, twierdząc że pięciokilometrowy odcinek do Sospel jest jedną z najniebezpieczniejszych tur na Riwjerze. Mimo to, postanowiliśmy zaryzykować.



Wspaniałe serpentyny nad brzegiem Morza Śródziemnego.

Oświetlając sobie bocznym reflektorem niezwykle ostre zakręty drogi, powoli, krok za krokiem, opuszczaliśmy się ku dołowi. Tymczasem spad staje się coraz silniejszy a serpentyny coraz ostrzejsze. Przy skraju drogi niema nawet barjery: jest tylko przepaść. Rozpalone hamulce zaczęły wydzielać swąd; musieliśmy je zastąpić pierwszym biegiem, zgasiwszy uprzednio motor. Lecz i to nie wystarczało, trzeba było jeszcze zaciągać ręczny hamulec. Niesamowite wrażenie robiły snopy świateł reflektorów, przy zakrętach ginące w mrokach przepaści. Od ciągłych, gwałtownych ruchów, kurczowo trzymanego steru, zaczęły mnie boleć ręce.

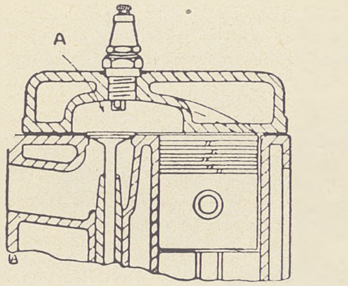
Odetchnęliśmy z ulgą, gdy wjechaliśmy w dolinę. Na odcinek pięciokilometrowy zużyliśmy godzinę i dziesięć minut.

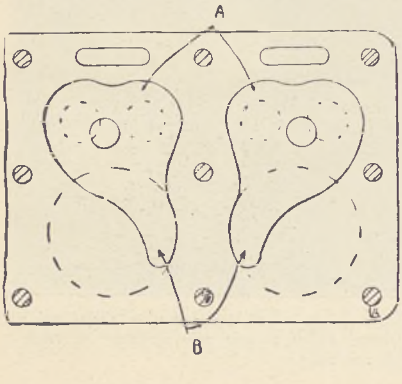
Wróciwszy do Nicy opowiadaliśmy o naszej wycieczce w Automobilklubie. Wyrażano ogólne zdumienie, że tylko miejscowi kierowcy, doskonale znający każdy zakręt drogi odważają się w nocy zjeżdżać do Gospel.

Bronisław Podczaski.

TECHNIKA

Dwie nowe głowice „Marmon" i „Continental Motors Corporation"

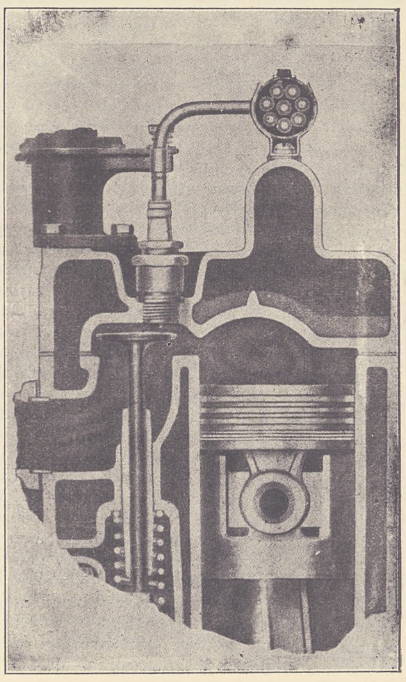




Silnik wielkiego ośmiocylindrowego samochodu Marmon o sile 125 KM. posiada głowicę, która konstrukcyjnie daleko odbiega od wszystkich dotąd znanych. Kształt tej głowicy, którą widzimy na rycinie obok wykazuje dwa silne uwypuklenia, połączone ze sobą wąskim kanałem. Skutek wirowy, który Ricardo osiągnął dzięki wąskiej szczelinie powyżej tłoka, w danym wypadku osiągnięty zostaje na prostej drodze z pominięciem wielkiego ciśnienia. Nowy szczegół konstrukcyjny dał dotąd wyniki zadowalające, gdyż mimo znacznych wymiarów cylindra udało się osiągnąć stosunek kompresji 1:5,5 nawet przy zastosowaniu paliwa detonującego.

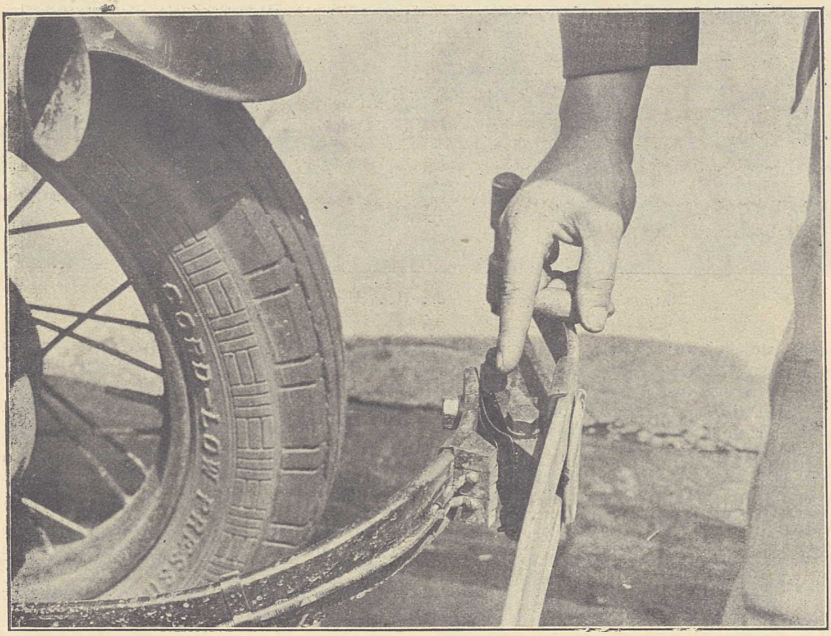
* * *

Dążenia w kierunku modyfikacji stosunku spalania, aby osiągnąć maksimum wydajności przy łagodnem i wolnem od detonacji spalaniu, prowadzą do coraz to nowszych konstrukcyj. Na rycinie po lewej mamy głowicę cylindra, na której widzimy osobliwą, jednostronną komorę spalinową, kształt której zezwala na bardzo intensywne przewirowanie mieszanki. Patent ten jest własnością Continental Motors Corporation. Nadmienić jeszcze wypada, że świeca przecina — jak to na rycinie niżej widać — zawór wydechowy. Jestto pomysł zgoła nowy. Dotąd umieszcza się ją nad zaworem wydechowym celem chłodzenia eletrod świecy świeżą mieszanką.



Mieszanki specjalne

Nikt nie zdoła zaprzeczyć, że wyścigi samochodowe i wszelkie inne tego rodzaju imprezy — mimo, że często pociągają one za sobą ofiary w ludziach — będą tym decydującym czynnikiem, któremu zawdzięczać będziemy niejedno ulepszenie konstrukcyjne. Słusznie zatem można dzisiaj twierdzić, że gdyby nie takie imprezy jak wyścigi samochodowe, bylibyśmy w konstrukcji samochodowej dopiero na połowie drogi.



W Ameryce skonstruowano ostatnio niezwykle pomysłowy mechanizm, mający zabezpieczać przed nieszczęśliwemi wypadkami. Na zderzaku umieszczony jest kontakt elektryczny, który przy lekkiem uderzeniu zderzaka powoduje natychmiastowe działanie hamulcy i zatrzymanie wozu. Podobno przyrząd ten przy próbach dał znakomite rezultaty. Daje się on uruchamiać również od strony siedzenia kierowcy.

Wiadomo, że każdy wyścig jest próbą na zerwanie. To, co w danym wypadku okaże się jako zdatne do dalszego zastosowania, to prędzej lub później wykorzysta każdy automobilista. Już w zaraniu automobilizmu zastanawiano się nad kwestją paliw specjalnych, by tą drogą wydobyć z silnika maksimum jego wydajności. Największe nadzieje kładziono na paliwo, którego chemicznie związana energja, mierzona w kalorjach, byłaby wyższą od energji benzyny. Temsamem spodziewano się osiągnąć nadzwyczaj wielką siłę wybuchową. Próby robione z takiemi domieszkami do benzyny, jak eter, kwas pikrynowy, acetylen, aczkolwiek dawały one wzmożoną siłę wybuchową, potwierdziły, że domieszki te, nie zawsze dodatnio działały na wydajność silnika. Dzisiaj obrano w tej dziedzinie inną drogę. Konstruktorom nie chodzi już o podniesienie sprężenia i szybkości spalania, lecz o osiągnięcie sprężenia przeciętnego i jednorodności mieszanki. Dalej dążą oni do tego, by mieć stałą kontrolę nad procesami spalania oraz sprowadzenia ich na najkorzystniejsze tory. I jeżeli przy danych próbach często groziło niebezpieczeństwo samozapłonu mieszanki, to dzisiaj ma nowoczesna chemja paliwa do silników benzynowych za cel usunąć to niebezpieczeństwo i przygotować taki skład paliwa, który mało, albo wcale nie inklinowałby do detonacji. Niebezpieczeństwo detonacji wzgl. samozapłonu ujawnia się wtedy, jeżeli mieszanka sprężona zostaje ponad pewien ściśle określony stopień. Bezpośrednio następuje wtedy zapłon przez powstałe wskutek sprężenia ciepło. I tak zapala się np. mieszanka benzyny i powietrza, jeżeli przy ruchu odkorbowym tłoka sprężona ona zostaje w cylindrze poniżej 1/5 swej pierwotnej pojemności. Stosunek sprężu 5:1 stanowi zatem granicę używalności benzyny do napędu silników.

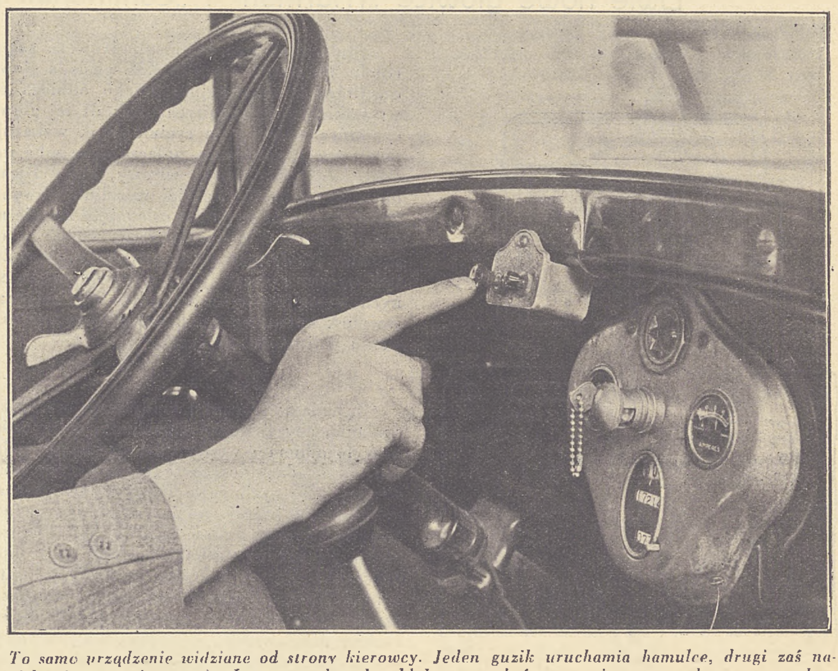
Jeżeli się uda osiągnąć wyższy stosunek sprężania, wtedy osiągnąć można wyższe średnie ciśnienie, lepszy termiczny stopień działania a zatem i lepszą sprawność i wydajność. Nie zachodzi więc potrzeba szukania paliwa, które wytrzyma znacznie wyższy stopień sprężania, bowiem takiem paliwem jest benzol, powstający przez koksowanie węgla.

Benzol zezwala na podniesienie stosunku sprężu na 7:1 bez obawy samozapłonu. Wydajność silnika poprawia się o równych 20%, a równolegle z nią biegnące ulepszenie technicznego stopnia działania daje oszczędność na paliwie, wynoszące 20 proc., którą się równoważy z jego wysoką ceną. Jeżeli konstruktor nie może się zdecydować na zastosowanie najwyżej dopuszczalnego stosunku sprężania dla benzolu, wtedy obiera on najprostszą drogę, tj. stosunek sprężu 6:1. Stosunek ten zezwala wtedy wyjątkowo na stosowanie benzyny, podczas gdy normalnie odpowiadałaby mieszanka benzynowo-benzolowa o mniejwięcej równych ilościach objętościowych. Stosunek sprężu: 7:1 w praktyce wyścigowej zupełnie zawiódł.

W czystym alkoholu (85—100 proc) i mieszance alkoholowo-benzolowej znaleziono paliwo, które zezwalało na dalsze podwyższenie stosunku sprężania na 8:1, przyczem należy zważać, by alkohol taki wolny był od kwasów.

Celem uruchomienia silnika na tej mieszance potrzebna jest jeszcze benzyna lub benzol. Ze względu na to, że spalanie odbywa się w obecności mniejszej ilości powietrza, muszą być dysze w karburatorze o wiele większe (o 70 proc.), co znowu pociąga za sobą znaczne zużycie paliwa. Wysoka cena spirytusu monopolowego odstrasza licznych automobilistów od prób i doświadczeń oraz uniemożliwia racjonalny napęd alkoholem i jego mieszankami.

Wszystkich tych ujemnych stron nie posiadają mieszanki alkoholowo-benzolowe a jeżeli, to posiadają je w małym stopniu. Stosunek mieszanin może być różny. Zazwyczaj stosuje się stosunek od 1:10 do 3:10, przyczem mniejsza liczba wyraża udział benzolu. Większa zawartość wody w alkoholu działa w da-



To samo urządzenie widziane od strony kierowcy. Jeden guzik uruchamia hamulce, drugi zaś naciska się w czasie postoju. Łączy on zderzak z klaksonem, który zostaje wprowadzony w ruch z chwilą dotknięcia zderzaka.

nym wypadku — w przeciwieństwie do tego, o czem mówiliśmy wyżej — bardzo korzystnie. W mieszance o stosunku 1:10 może alkohol zawierać do 15 proc. wody, zaś w mieszance o stosunku 3:10 musi on być stuprocentowy, bezwodny. Obierając stosunek leżący między powyżej zacytowanemi, należy oczywiście ustalić zawartość wody w alkoholu czyli jego procentowość. Z benzyną łączy się alkohol tylko w stanie bezwodnym. Mieszanka taka jest niestała i w praktyce nie znalazła dotąd zastosowania. Dalej rozkłada a raczej niszczy tę mieszankę jedna kropla wody, która się do niej dostanie. W ostatnim jednak czasie wykryto, że dodatek 5 proc. oleju rycynowego do mieszanki, składającej się z 45 proc. alkoholu i 50 proc. benzyny nie rozkłada jej. Ścisłych danych, jaką się okazała ta mieszanka w praktyce, niema.

Ze skomplikowanych mieszanek alkoholowo-benzynowych od najdawniej znana jest ta, która zawiera składnik w postaci eteru siarkowego. Skład tej mieszanki wyraża się następująco: 65 proc. alkoholu, 25 proc. benzolu i 10 proc. eteru, który wzmaga w niej szybkość spalania. Ze względu na to że, stosując tę mieszankę, łatwo stracić można kontrolę nad procesem spalania, nie znalazła ona większego zastosowania. Dzięki małym dawkom eteru, normalnie jednoprocentowym, wykryto pożądany środek, który usuwa trudności przy zapuszczaniu silnika, napędzanego mieszanką alkoholowo-benzolową. Mieszanka taka z małym dodatkiem eteru jest dzisiaj najbardziej stosowaną w automobiliźmie, gdyż nie detonuje, jest tania, silnik dzięki niej łatwo można uruchomić, a dalej posiada ona podobnie — jak wszystkie inne podobne mieszanki — tę właściwość, że spala się bez zakopcenia silnika, a nawet spala, wzgl. usuwa stare osady węgla.

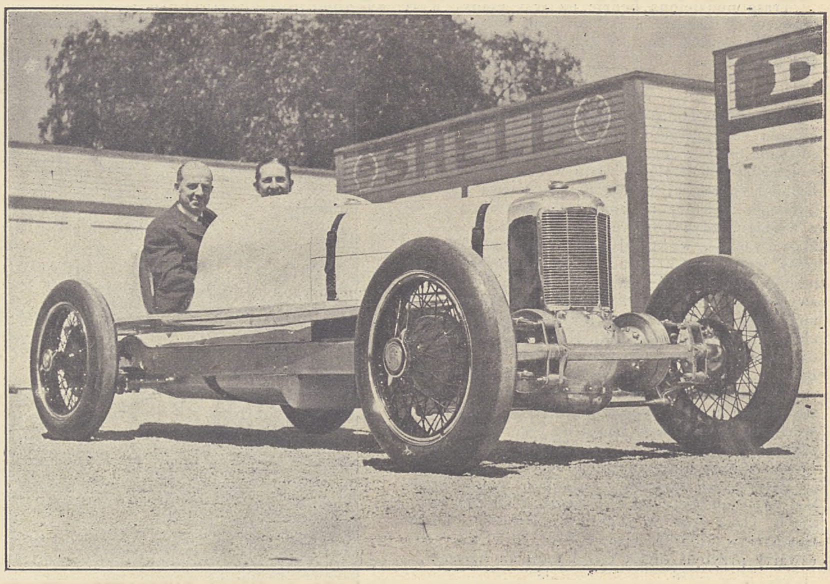
Paliwo, które przez długie lata stosowało i stosują nadal paryskie towarzystwa taksówek, składa się z 50 proc. alkoholu, 25 proc. benzolu i 25 proc. benzyny. Skład ten miał na celu oszczędności na benzynie, nie zaś osiągnięcie wysokiej kompresji. Rzecz oczywista, że mieszanka ta jest o wiele więcej sprężalna od benzyny. Na tem miejscu specjalną należy zwrócić uwagę na obecność benzyny w tej mieszance, która miesza się z alkoholem w obecności benzolu i który pochłania ewent. zawartość wody z alkoholu.

Z pośród kilku gatunków paliwa, stosowanego do wyścigów, najbardziej znane jest angielskie „Discol", które również jest mieszanką alkoholową i w skład którego wchodzą takie składniki jak aceton, benzol i alkohol. Skład Discolu wyraża się w stosunku jak 60:20:10:10. Aceton ma na celu wzmaganie detonacji. Discol zezwala osiągnąć spręż 10:1.

Nawet przy najwyższej kompresji nie należy się obawiać przegrzania się silnika, skoro tylko alkohol znajduje się w dostatecznej ilości w paliwie; alkohol wymaga do wyparowania wielkiej ilości ciepła, a temsamem wywołuje pośrednio silne chłodzenie silnika.

Pod koniec wypada omówić środki, które wywołują wysoką kompresję bez udziału ich w spalaniu. Takim środkiem jest czteroetylek ołowiu. Już drobne ślady tego środka (praktycznie 0,05 proc.) wykazują przez swą obecność w paliwie wybitne działanie hamujące detonację. Czteroetylek ołowiu jest trujący, a można to również stwierdzić w rurach wydechowych i dlatego też dodawanie go do paliwa w licznych państwach zostało ustawowo zakazane.

Według najnowszych doświadczeń stwierdzono, że mieszanki z małą ilością czteroetylku ołowiu jak np. t. zw. „gazolina etylowa" (w Ameryce), którą można nabyć w handlu, są nieszkodliwe. Obok czteroetylku ołowiu stosuje się np. w Niemczech mniej trujący środek, jednak mniej antidetonacyjny, t. zn. karbonit żelaza.



Harry A. Miller i Harry Hartz skonstruowali specjalny samochód wyścigowy „Miller" z napędem na przednie koła i specjalnym, wyścigowym mechanizmem sterowym. Wóz ten odniósł znaczne sukcesy na dorocznym wyścigu narodowym o Wielką Nagrodę Stanów Zjednoczonych A. Pół. na słynnym torze wyścigowym w Indianapolis.

Najbliższy rozwój w technice prowadzić będzie do wysokosprężowych i ekonomicznie pracujących silników — przy zastosowaniu — paliwa specjalnego. Jakie paliwo zdobędzie palmę pierwszeństwa, dzisiaj trudno przewidzieć.

Aby umożliwić wyzyskanie dużego sprężu w cylindrze należy przedewszystkiem zastosować najracjonalniejszy kształt główki spalinowej, któryby spowodował mieszankę przed zapaleniem do energicznego ruchu wirowego w samej główce, a następnie zastosować najodpowiedniejszy punkt zapłonu w główce (racjonalne umieszczenie świecy), wreszcie stosować benzyny, w których przeważają połączenia aromatyczne lub naftowe z wyłączeniem grup parafinowych. Te pierwsze bowiem benzyny znoszą stosunkowo wysoką kompresję i nie są tak skłonne do detonacyj, jak ostatnie. Dalsze podniesienie kompresji ponad 6:1 wymaga już specjalnych mieszanek lub dodatku środków samowybuchowych.

Inż. Harry Ricardo i inni posunęli znacznie tę sprawę naprzód. Ze wszystkich znanych mieszanek, najlepsze są mieszanki alkoholu i benzyny, benzolu, eteru itp. Trudności są jedynie w wytwarzaniu alkoholu bezwodnego oraz w wytworzeniu stałej mieszanki.

U nas sprawa zastosowania spirytusu wraz z taniemi benzynami jest niezwykle ważna a przedewszystkiem ze względów gospodarczych. Polmin wypuścił już mieszankę spirytusowo-benzynową, która dała, jak się okazało, jak najlepsze wyniki.



Nawet literatura się mechanizuje! Znana autorka amerykańska miss Darling kazała sobie do swej limuzyny wbudować stolik z maszyną do pisania, tak, że w czasie wycieczek week-endowych nie przerywa pracy. Również wielu finansistów amerykańskich używa tego sposobu, dyktując swej sekretarce pilne listy, prowadząc jednocześnie samochód.

Ze sportu

Dnia 27 września rb. rozpocznie się rajd pań, który trwać będzie trzy dni, tj. od 27 do 29 września włącznie.

Trasa podzielona będzie na trzy etapy: Warszawa — Białystok, około 440 klm.; Białystok — Wilno, około 261 klm. i Wilno — Warszawa około 448 klm.

* * *

Angielskie Tourist Trophy ,które się odbyło w ubiegłą sobotę, jako impreza zamykająca sezon automobilowy w Anglji, odbyło się na szosie okrężnej (20,9 klm) koło Belfastu w hrabstwie Ulster. Kamisji sportowej wielką niespodziankę urządził Carracciola, który na znak protestu wycofał się z wyścigu, gdyż kompresor uznano za wielki w klasie wozów, w której miał startować. Długość trasy wynosiła 650 klm., a walka rozegrała się między Włochami i Anglikami. Największe szanse zwycięstwa miał zespół Alfa-Romeo, który o 10 minut zdystansował wszystkie inne wozy. Wyścig obfitował w liczne wypadki. Kaye Don wraz z mechanikiem podczas wyścigu wyskoczyli z wozu, który z niewiadomej przyczyny zapalił się. Birkin znowu najechał na mur, sam jednak wyszedł szczęśliwie z tego wypadku. Najszybsze okrążenie dnia miał Anglik Earl Howe na Mercedesie. Z 36 zgłoszonych kierowców ukończyło wyścig tylko 17-stu, a więc niespełna 50 proc.

Zwycięstwo oczywiście odnieśli Włosi. Nuvolari zajął pierwsze miejsce jadąc z średnią szybkością 114,1 klm. na godz. (czas 5:35:20), drugie Campari w 5:35:36, trzecie Varzi 5:38:0,3. Jako czwarty przybył Anglik Cyryl Paul na Alvisie.

* * *

Równocześnie z Wyścigiem Tatrzańskim odbył się we Francji wyścig górski na Mont Ventoux, zaliczony również do mistrzostwa górskiego Europy. Wyścig ten był mniej ciekawy, gdy nie brały w nim udziału znane międzynarodowe asy automobilizmu. Rey na Bugattim w kategorji wozów wyścigowych osiągnął najlepszy czas dnia (17:38). Nie zdołał on jednak pobić rekordu ustalonego na tej trasie (16:21).

* * *

Automobilklub Boliwji zorganizował ostatnio wyścig na trasie 128 klm., prowadzący przez trzy prowincje Włoch. Zwycięstwo odnieśli faworyci wyścigu Fagioli i Arcangeli. W kategorji wozów wyścigowych o litrażu do 1100 ccm startowało 15. Zaraz po starcie wysunął się na czoło swych współzawodników Fagioli mając za sobą Zanelliego, który przy końcowej klasyfikacji zajął czwarte miejsce. W kategorji wozów wyścigowych o litrażu ponad 1100 ccm stanęło 21 kierowców. Tutaj pierwsze miejsce zajął Arcangeli, prowadząc od startu do mety. Wyniki wyścigu są następujące:

W kategorji do 1100 ccm Fagioli na Salmsonie: 2:9:34, w kategorji ponad 1100 ccm Arcangeli na Alfa-Romeo 1:59:51. Z pań najlepszy czas miała księżna Colonna 2:28:0,4.

* * *

Do wyścigu na Coppa Acerbo stanęli najlepsi jeźdźcy Włoch. Zwycięstwo przypadło Varziemu przed Nuvolarim i Fagiolim. Szóste miejsce w tym wyścigu zajął znany kierowca szwajcarski Caflisch. Najlepsze okrążenie dnia miał Fagioli na Maseratim, jadąc z średnią szybkością 125,8 klm. na godz.

Wyniki wyścigu: w kategorji do 1100 ccm: 1. Premoli (Salmson), 105 klm. w 57:16, 2. Alfieri Maserati (Maserati), 57:46; 3. Fagioli (Salmson), 1:01:46.

W kategorji ponad 1100 ccm.: 1. Varzi (Maserati), 225 klm. w 2:04:08,2; 2. Ernesto Maserati (Maserati), 2:07:35; 3. Borzacchini (Maserati), 2:14:18; 4. Brivio (Talbot), 2:16:12; 5. Nuvolari (Alfa Romeo), 2:17:41; N. Caflisch (Mercedes), 2:21:41; 7. Fagioli (Maserati), 2:23:12.

* * *

Automobilklub Dauphine zorganizował w ubiegłą niedzielę w okolicy Grenoble wyścig, do którego stanęło 10 wozów wyścigowych o litrażu 1100 do 1500 ccm. W dziesiątem okrążeniu osiągnął Giraud na Salmsonie średnią szybkość 109 klm., której żaden z wozów tej kategorji nie zdołał pobić.

W kategorji wozów wyścigowych o większym litrażu, wyciągnął Eddoura na wszystkich okrążeniach średnią szybkość 126 klm. na godzinę. Na siódmem okrążeniu pobił on z szybkością 127 km. swój własny rekord. Za nim trzymali się Etancelin i Lehoux. Pierwszy z nich tylko dzięki nieszczęśliwemu wypadkowi, któremu uległ Eddoura zderzając się z Savorom, zdobył pierwsze miejsce. Wóz Eddoury przewrócił się trzykrotnie, a sam kierowca poniósł śmierć na miejscu. Pod koniec wyścigu wycofał się Lehoux.

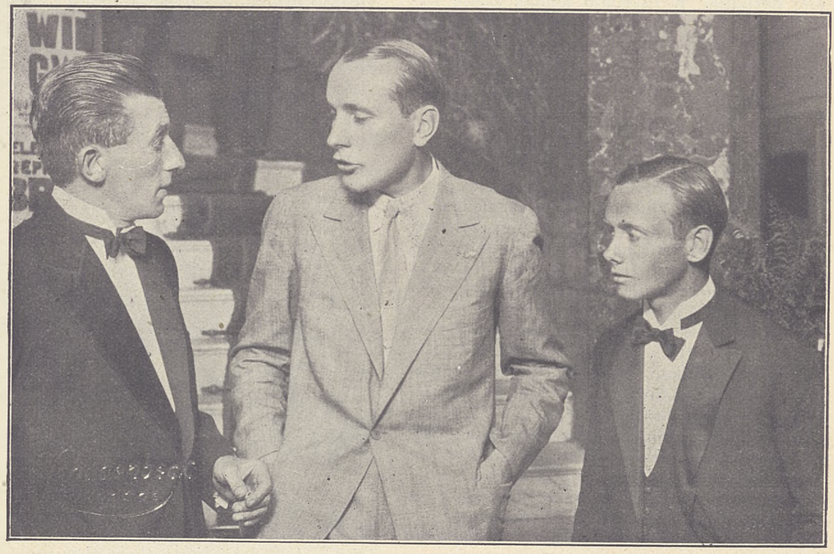
* * *

W niedzielę, dnia 24 sierpnia br. odbyły się w Toruniu pierwsze wyścigi motocyklowe na torze żużlowym (dirt track), zorganizowane przez Klub Motocyklowy w Toruniu.

Pogoda dopisała, to też licznie zebrana publiczność z zainteresowaniem śledziła poszczególne biegi.

Wyniki poszczególnych klas były następujące: w klasie do 350 ccm: I nagroda p. Buda K. M. Bydgoszcz na Rudge w czasie 2:32. W klasie do 500 ccm: I nagroda p. Piotrowski z K. M. B. na Triumph w czasie 2:34, II nagroda p. Sikorski z K. M. B. na Hudson w czasie 2:37. W klasie ponad 500 ccm: I nagroda p. Beitsch z K. M. B. na Harley w czasie 2:44.

Najlepszy czas dnia uzyskał p. Buda w czasie 4:49 na trasie 4000 mtr. Poprzednie nagrody przyznane zostały za biegi na trasie 2000 mtr.



Asy wyścigu tatrzańskiego. Od lewej: inż. Henryk Liefeldt, Hans v. Stuck i Jan Ripper.
Schabenbeck — Zakopane



Dr. Karrer z Zurychu, zwycięzca w jeździe zręczności i pani Munz, która w ogólnej klasyfikacji podczas międzynarodowego tygodnia automobilowego w St. Moritz w Szwajcarji wśród pań zdobyła największą ilość punktów

Ponadto przyznano p. Hozemannowi z K. M. B. złotą plakietę za to, że będąc lisem, w czasie 10 minut nie pozwolił sobie lisiego ogona, mimo nagonki 8 motocyklistów, zerwać. Za jazdę zręczności otrzymał złoty żeton p. Śmigiel z T. K. M.

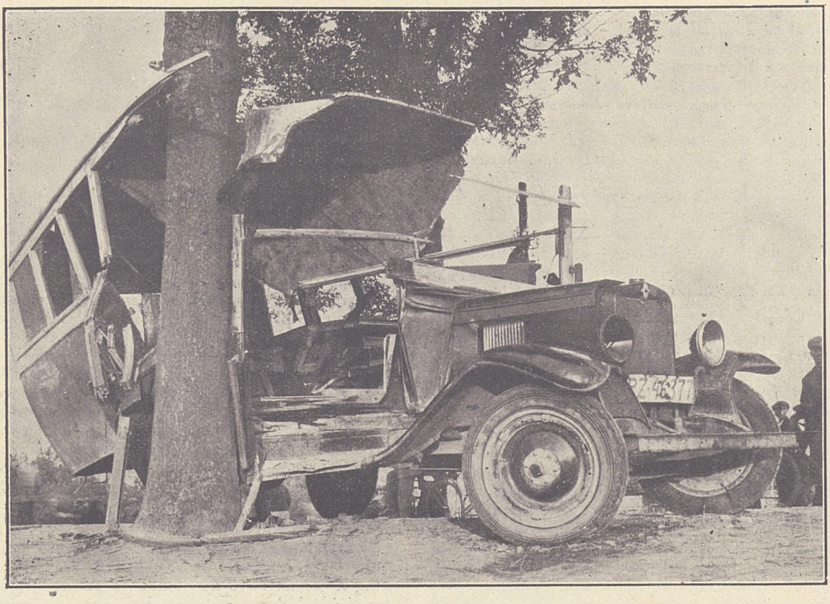
Powyższe wyniki najlepiej świadczą o ogromnym zwycięstwie Klubu Motocyklistów Bydgoszcz, którego członkowie zabrali wszystkie możliwe nagrody. Ponadto komisja szczególnie wyróżniła wyczyn sportowy p. Budy, znanego jeźdźcy K. M. B. za to, że uzyskał najlepszy czas dnia na maszynie o pojemności 250 ccm, wobec silnej konkurencji w silniejszych klasach.

Członków Toruńskiego Klubu Motocyklistów zaproszono na podobny dirt track do Bydgoszczy, mający się odbyć w dniu 21 września br.

Najbliższe te zawody najprawdopodobniej ściągną najlepszych motocyklistów do Bydgoszczy, gdyż ma to być bieg rewanżowy między temi klubami, a ponadto rozgrywki te mają zapoczątkować turniej rozgrywek między K. M. Bydgoszcz a Unją w Poznaniu o „Wielki puhar wędrowny".

Ponadto pracuje K. M. B. intensywnie nad organizacją dirt tracku, mającego się odbyć w dniu 5 października na bydgoskim stadjonie miejskim o tytuł „Mistrza Dirt Tracku" na rok 1930-31.

Zawody te uzyskały sobie zupełne uznanie wśród szerokiej publiczności. Niezawodnie dadzą i tym razem moc emocji a od jeźdźców będą wymagały naprawdę mistrzowskiej techniki jazdy i zupełnej przytomności umysłu na wirażach.



Autobus marki „Chevrolet" po wypadku w Fabjanowie.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

POZNAN. (Groźna katastrofa autobusowa). W poniedziałek o godz. 15,20 wydarzyła się w Fabjanowie pod Poznaniem groźna katastrofa autobusowa, której ofiarą padło 15 osób.

Przebieg katastrofy był następujący: Na linji Poznań — Stęszew kursuje autobus PZ 46 377, będący własnością p. Gorczyńskiego ze Stęszewa. Ruch na tej linji jest bardzo ożywiony, wskutek czego autobusy stale są przepełnione. W dniu krytycznym wspomniany autobus wyjechał z Poznania o zwykłej porze, wioząc 22 pasażerów. Tuż pod Fabjanowem za autobusem ukazał się nagle samochód osobowy marki „Essex", w którym siedziały 3 osoby. Gdy wjechano do Fabjanowa „Essex" chciał wyprzedzić autobus, przyczem tylną swą częścią uderzył w przednie lewe koło autobusu tak silnie, że autobus wpadł na olbrzymie przydrożne drzewo. Skutek uderzenia był fatalny. Karoserja autobusu rozleciała się w kawałki, a z wnętrza jego rozległ się rozpaczliwy krzyk pasażerów, spotęgowany jękami ciężko rannych. „Essex" zaś odbiwszy się od autobusu, wpadł do rowu i tam zarył się w ziemię. Pasażerowie jego wyszli z wypadku bez szwanku, a wóz został lekko uszkodzony.

Na miejsce katastrofy przybyła natychmiast policja, która przywołała pogotowie ratunkowe z Poznania, a następnie przystąpiła do stwierdzenia stanu faktycznego.

Tragiczny wypadek spowodował kierowca samochodu „Essex", p. Czesław Zapłacki z firmy B. Ziółkowski i Ska — fabryka wyrobów z miedzi i mosiądzu w Poznaniu, który nie posiadał zezwolenia na kierowanie samochodu. Szofer „Essexu" L. Roszkowski siedział obok p. Zapłackiego, lecz nie zdołał już zapobiec nieszczęśliwemu wypadkowi. Kierowca autobusu Józef Jankowiak — jak mówią naoczni świadkowie katastrofy — nie ponosi w tym wypadku żadnej winy.



Samochód marki „Essex", który spowodował katastrofę, potoczył się do rowu przydrożnego.

WARSZAWA. (Katastrofa samochodowa). Szosą grójecką podążał do Warszawy ze Zwolenia samochód ciężarowy, naładowany nabiałem i drobiem, a nadto jechało 5 pasażerów. Pod Raszynem, kierowca Stefan Szmidt zderzył się z wozem chłopskim. Wskutek gwałtownego zahamowania samochód przewrócił się na bok. Siedzący na skrzyniach i klatkach pasażerowie upadli na szosę, doznając ogólnego potłuczenia.

WARSZAWA. („Samowarek" kolejki grójeckiej w kolizji z autobusem). Dnia 26 ub. m. pociąg kolejki grójeckiej nr. 64, idący w stronę Piaseczna, wpadł o godz. 18.55 w miejscu odległem o 100 metrów przed stacją Chojnów na autobus pasażerski, jadący zbyt blisko toru kolejki.

Autobus został rozbity a jeden z podróżnych lekko ranny. Tor i kolejka nie uszkodzone. Przerwa w ruchu kolejki była nieznaczna.

BYDGOSZCZ. (Autobus wpada do Brdy). Ostatnio prawy brzeg Brdy przy moście gdańskim w Bydgoszczy był widownią niezwykłego wypadku, który, na szczęście, nie pociągnął za sobą ofiar w ludziach.

Naprzeciw poczty zatrzymał się autobus, kursujący pomiędzy Bydgoszczą a Wyżyskiem. Szofer autobusu oddaliwszy się, pozostawił wóz pod opieką 18-letniego kasjera Zimmermanna. W pewnej chwili podszedł do tego ostatniego obsługujący stację benzynową Kowerda i siadłszy przy kierownicy autobusu, usiłował podjechać do stacji, celem nabrania benzyny. Kowerda nie umiejąc kierować, włączył tylny bieg i tak nieszczęśliwie skręcił, że autobus wraz z Kowerdą, Zimmermannem oraz znajdującymi się wewnątrz trzema pasażerami stoczył się do Brdy i zanurzył pod sam dach. Uwięzieni w autobusie poczęli rękoma wybijać okna i w ten sposób wypłynęli na wierzch wzywając rozpaczliwie pomocy. Zebrana na miejscu publiczność, oraz właściciele stojących opodal berlinek, ruszyli tonącym z natychmiastową pomocą, wydobywając wszystkich z wody. Dwóch pasażerów odniosło przytem cięższe obrażenia cielesne.

KARTUZY. (Pijany szofer przyczyną wypadku.) Na szosie Kartuzy—Strzebielino, najechał samochód ciężarowy, należący do browaru gdańskiego, a kierowany przez nietrzeźwego szofera, na armatę i wóz bagażowy, odpoczywającego na szosie plutonu artylerji 59 p. p. Wskutek najechania starszy szeregowiec Opuszka doznał złamania kilku żeber i został odstawiony do szpitala. Ponadto ogólnych potłuczeń doznał inny szeregowiec, zaś jeden koń wskutek najechania doznał złamania nogi i musiano go zastrzelić. Szofera aresztowano. Samochód został na polecenie generała Norwid-Neugebauera zatrzymany przez wojsko do czasu zwrócenia przez właściciela wyrządzonej szkody.

BIAŁYSTOK. (Zderzenie ciężarówki z parowozem). W ub. środę o godz. 2 nad ranem na

przejeździe kolejowym koło Czyżewa na 108-mym kilometrze linji Warszawa — Białystok, parowóz warszawskiej dyrekcji kolejowej, idący luzem z Warszawy do Białegostoku, wpadł w całym pędzie na samochód ciężarowy, naładowany świniami, prowadzony przez szofera Aleksandra Rutkowskiego. Obok szofera siedzieli: Henryk Kempisty, właściciel samochodu, i Tomasz Wawrzynowicz, kupiec. Skutek zderzenia był fatalny. Zdruzgotany samochód odrzuciła lokomotywa w bok od toru. Kempisty poniósł śmierć na miejscu, a Rutkowski i Wawrzynowicz z pogruchotanemi członkami znaleźli się obok wywróconego samochodu.

Po udzieleniu pierwszej pomocy lekarskiej, odwieziono obu w stanie bardzo ciężkim pociągiem pośpiesznym do szpitala w Białymstoku.

BERLIN. (Dwa wozy tramwajowe zmiażdżyły samochód). W niedzielę rano wydarzył się na jednej z głównych ulic Berlina straszliwy wypadek. Wyjeżdżający z bocznej ulicy samochód prywatny dostał się w kleszcze dwóch wozów tramwajowych i uległ zupełnemu zmiażdżeniu. Pasażerowie wozu, 5 osób, ulegli ciężkiemu poranieniu, dwie osoby wkrótce zmarły.

SZTOKHOLM. (Łoś napada na samochód). Niezwykłego napadu na samochód była widownią w tych dniach droga, wiodąca z Dalaroe do Stokholmu. Wieczorem podążał tą drogą samochód z zapalonemi latarniami, gdy nagle z przydrożnego lasu wypadł łoś i potężnemi rogami uderzył tak mocno w samochód, że zdruzgotał chłodnicę. Ale nierozważny łoś przecenił swoją siłę, samochód bowiem tak go poranił, że trzeba było dobić zapalczywego napastnika.

Z KRAJU

Autobusy w Warszawie

Mimo zapowiedzi i obietnic, sprawa dalszego rozwoju komunikacji autobusowej w Warszawie utknęła na martwym punkcie.

Sprawa jest ściśle związana z budową udoskonalonych jezdni oraz wzniesienia warsztatów autobusowych, na które, jak również na uruchomienie linij, potrzebne są większe kapitały. Kapitały te miały być uzyskane w drodze pożyczki. Układy były w toku. Nie dały one jednak wyników. Ostatnio słyszy się o nowych układach z kapitalistami zagranicznymi.

Przeróbka autobusów wstrzymana

Ministerstwo Robót Publicznych pozwoliło, aby zaopatrzenie autobusów w szybkościografy, gaśnice, apteczki i przeróbkę siedzeń autobusów, odroczyć do 31 grudnia rb.

Dworzec autobusowy w Kielcach

Rada Miejska w Kielcach uchwaliła budowę dworca autobusowego przy ul. Marsz. Focha, budowa którego wyniesie 127 tys. złotych. Prace rozpoczną się już w najbliższym czasie tak, że pod koniec roku bieżącego przewidziane jest ukończenie. Dworzec prowadzony będzie przez gminę we własnym zarządzie, dając narazie 25 tys. zł. czystego zysku rocznie. — Kielce są ruchliwym ośrodkiem ruchu autobusowego. Codziennie odchodzi stąd przeszło 60 autobusów, a jak wynika ze statystyki, ruch ten stale wzrasta. Przez swoją uchwałę rada uczyniła dziś zadość nicodzownej potrzebie i Kielce staną w rzędzie tych nielicznych miast, które mają wzorowo urządzone dworce autobusowe.

Rozjuszony byk rzucił się na autobus

W dniu onegdajszym rolnik Kozłowski z Inowrocławia, zakupiwszy w pobliskiej wsi byka, prowadził go na lince do domu. W pewnej chwili przejeżdżał drogą autobus. Byk rozwścieczony czerwoną karoserją rzucił się na autobus i zmusił do zatrzymania się, niszcząc zupełnie jedną ścianę autobusu i wybijając wszystkie szyby, oraz uszkadzając częściowo silnik.

Dopiero dzięki pomocy pasażerów udało się byka odpędzić. Autobus był już niezdolny do dalszej jazdy.

Łódzcy szoferzy taksówek otrzymują przepisowe czapki

W tych dniach prezes Centr. Zw. Zaw. Szoferów w Polsce okręgu łódzkiego w Łodzi, p. Leon Wieczorkiewicz konferował z władzami w sprawie wprowadzenia jednakowych czapek dla szoferów taksówek, koloru granatowego z daszkiem skórzanym okutym z emblematem szoferskim. Czapki przepisowe szoferzy taksówek łódzkich muszą mieć do dnia 1 października. Po tym terminie będą nakładane kary na tych, którzy nie będą posiadać przepisowych czapek. (w)

O podniesienie kwalifikacji szoferów

Na terenie Polski istnieje szereg szkół automobilowych, masowo produkujących młodych szoferów, którzy po ukończeniu kursów nie zawsze jednak mają odpowiednie kwalifikacje na odpowiedzialne stanowiska kierowców.

Zw. Zaw. Automobilistów, pragnąc podnieść wartość stanu szoferskiego, dążąc do podniesienia sprawności szoferów, domaga się zaprowadzenia badań psychotechnicznych przed przystąpieniem do nauki jazdy, aby jednostki, nie odpowiadające warunkom psychotechnicznym wymaganym dla szoferów, odpadały odrazu przy wstępnym egzaminie. Zw. Zaw. Automobilistów dąży również do tego, ażeby okres próbny, poprzedzający zamianę zielonego prawa jazdy na czerwone, trwający dotąd rok, przedłużony został do lat trzech. (w).

Motoryzacja policji

W kołach służby bezpieczeństwa istnieje tendencja zmotoryzowania policji. W związku z tem okazało się koniecznem zwiększenie ilości policjantów specjalnie wyszkolonych w zakresie bezpieczeństwa ruchu motorowego.

Szkoła policyjna w Żyrardowie przeszkala zastępy funkcjonarjuszy policji w specjalnym kursie znajomości jazdy i techniki automobilowej oraz dokładnej znajomości przepisów bezpieczeństwa ruchu.

W dniu 25. b. m. odbyły się przed komisją wojewódzką egzaminy dla słuchaczy szkoły policyjnej w Żyrardowie. Egzaminy, w wyniku których kilkudziesięciu funkcjonarjuszy policji otrzymało świadectwa ukończenia, dały naogół wyniki bardzo dobre. (p)

Tunel dla ruchu kołowego w Warszawie

Już oddawna istnieje projekt budowy tunelu pod placem Piłsudskiego i ogrodem Saskim. Są sceptycy, którzy uważają, że będzie to nieprędko,

są entuzjaści co sądzą, że już w ciągu najbliższych stu lat.

Entuzjaści mają zwykle rację, pod warunkiem że również entuzjaści realizować będą ich entuzjastyczne projekty.

Skąd wziął się projekt tunelu pod placem Piłsudskiego i ogrodem Saskim?

Chodzi o to, że według zupełnie rzeczowych obliczeń, po wybudowaniu naprzeciwko ul. Karowej nowego mostu, który będzie główną arterją komunikacyjną pomiędzy Warszawą a Pragą, ruch uliczny na skrzyżowaniu Krakowskiego Przedmieścia i Karowej tak się wzmoże, iż w obawie, by nie powstało tu chroniczne zapchanie, trzeba będzie pomyśleć o jakiemś rozwiązaniu tego nowego a skomplikowanego węzła komunikacyjnego.

Powstał tedy projekt stworzenia dojazdu do wiaduktu w trzech poziomach.

Ulica zostałaby podzielona na trzy części, trzy biegnące w różnych poziomach jezdnie, które przy dojściu do wiaduktu zbiegałyby się w jednym poziomie.

Lokalny ruch kołowy kierowany byłby od strony Bristolu na normalnym, obecnym poziomie ul. Karowej.

Po drugiej stronie ulicy, częściowo na terenach zajętych obecnie przez kamienicę, opatrzoną nr. 40, biegłby średni poziom ulicy. przeznaczony dla ruchu ciężarowego.

Ruch ten kierowany byłby ulicą Królewską przed kościół Wizytek. Tu po częściowem skasowaniu skweru i ujęciu zbocza w granitową pionową ściankę, poziom ulicy stopniowo obniżałby się, by dojść do średniego poziomu ul. Karowej.

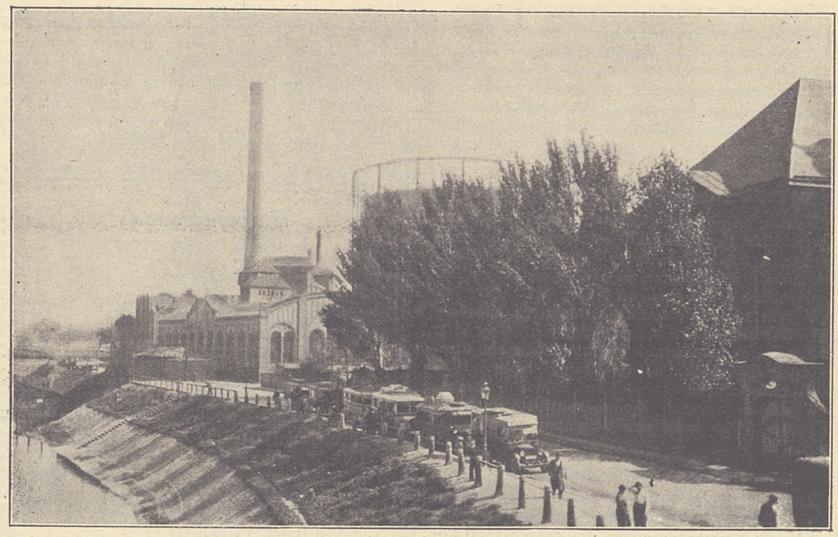
Środkowy wreszcie pas ul. Karowej, najniższy jej poziom, przeznaczony byłby dla szybkobieżnego ruchu samochodowego. Ruch ten skrzyżowany będzie z Krak. Przedmieścia w różnych poziomach, tak, że nie będzie wzajemnego tamowania ruchu.

W okolicach Żelaznej Bramy będzie jeden wylot tunelu, drugi znajdzie się za Krakowskiem Przedmieściem na ul. Karowej. Tunel ten, płytkiej konstrukcji, przyjmie cały szybkobieżny i dalekobieżny ruch samochodowy, dzięki czemu będzie znakomicie odciążony ruch naziemny.

Budowa tego tunelu, który wkrótce po wybudowaniu nowego mostu stanie się życiową koniecznością, kosztować będzie do 10 miljonów złotych.

Cyfra ta wyraźnie mówi, że termin budowy jest jednak bardzo odległy. Nadejdzie jednak dzień, kiedy nie będzie można zwlekać z jego budową w imię uregulowania ruchu na skrzyżowaniu Krakowskiego Przedmieścia i Karowej z dalszym ciągiem w postaci wiaduktu i mostu.

Wówczas będą musiały znaleźć się na to pieniądze.



Prowizoryczny dworzec autobusowy przy elektrowni miejskiej w Poznaniu.

Z ZAGRANICY

Gramofon w samochodzie

Zaczyna się naturalnie od Ameryki, ale powoli i dojdzie do nas. Próbę wykonano w jednym pułku piechoty w Stanach Zjednoczonych, w którym zniesiono muzykę zastępując ją pancernym samochodem, na którym umieszczono gramofon połączony z gigantofonem.

Nowa ta orkiestra ma dwie zalety: jest tania i mniej wrażliwa na pociski nieprzyjacielskie. Jeżeli próba będzie dodatnia, wszystkie orkiestry wojskowe w całych Stanach Zjednoczonych zostaną w ten sposób zmechanizowane.

Miasto bez wypadków samochodowych

Miastem, które się może poszczycić niezwykłym rekordem w jak najmniejszej ilości wypadków ulicznych jest miasto Redbunn w stanie New Jersey w Ameryce, gdyż w statystyce za rok ubiegły nie zanotowany został ani jeden wypadek. Rekord ten osiągnęło miasto przez wybudowanie licznych tuneli dla pieszych pod głównemi ulicami.

700 000 samochodów w Nowym Jorku

Według najnowszej statystyki Nowy Jork, który w r. 1920 liczył 222 000 samochodów, posiada ich obecnie imponującą cyfrę 700 tysięcy. Równocześnie ilość policjantów, regulujących ruch uliczny, wzrosła z 1 383 osób na 2 700.

W tym samym okresie wzmogła się znacznie ilość ofiar wypadków samochodowych. Gdy w r. 1920 wskutek wypadków automobilowych utraciło życie 723 osób, notują kroniki w r. 1928 1 800 śmiertelnych wypadków samochodowych. W całych Stanach Zjednoczonych zginęło w ub. roku 28 000 ludzi przejechanych prze samochody.

Autem do Wenecji

Rząd włoski zaakceptował ostatnio projekt budowy w Wenecji wielkiego mostu, łączącego miasto z lądem a przeznaczonego dla komunikacji kołowej i pieszej. Nowy most wybudowany zostanie obok istniejącego mostu kolejowego i będzie posiadał 3 kilometry długości a 20 metrów szerokości. Nawierzchnia mostu składać się będzie z trzech części: prawą stroną biec będą tory tramwajowe, środek zajmie droga dla samochodów, a po stronie lewej znajdować się będzie jezdnia dla rowerzystów i chodnik dla pieszych. Koszt budowy mostu obliczony został na 90 miljonów lirów. Budowa ma być prowadzona w przyśpieszonym tempie. Dzięki temu nowemu mostowi Wenecja zmieni dotychczasowy charakter — nad lagunami pojawią się roje samochodów, a wycieczka do Wenecji autem należeć będzie do nielada atrakcji.

Komunikat Automobilklubu Wielkopolski

1. *Wyścigi samochodowe.* W niedzielę, dnia 21 września br. odbędą się na szosie Kostrzyn — Środa wyścigi samochodowe pod nazwą „Wyścig Płaski". Do udziału dopuszczone będą samochody sportowe i turystyczne. Start nastąpi pod miejscowością Pławce a meta będzie pod Kostrzynem. Początek wyścigów wyznaczono na godzinę 14,30 Zgłoszenia udziału w wyścigu należy skierować do Sekretarjatu A. W. do dnia 18 września włącznie.

2. *Mapy samochodowe.* Przypominamy PP. członkom, że mamy na składzie mapy drogowe i to: a) Kartę Polski Gea w 7 odcinkach na papierze, cena zł. 26, na płótnie zł. 36,—; b) Karty Wojsk. Instyt. Geograf. odcinek 1—4, cena po zł. 2,70; c) Przewodnik Automobilowy Polski, cena zł. 20,—; d) Europa im Automobil, cena zł. 40,—. W ostatnim czasie wyszła nowa karta drogowa Polski firmy Trzaska, Ewert i Michalski 1:100 000, którą również posiadamy na składzie. Cena zł. 13,80.

3. *Oznaki klubowe.* Sekretarjat A. W. posiada na składzie następujące oznaki klubowe: oznak na czapkę, cena 5,— zł., oznak w butonierkę, cena 10,— zł., oznak złocony na samochód, cena 50,— zł., oznak Chorągiewki Klubowe cena 42 zł.

Międzynarodowy kalendarz sportowy

Wrzesień

7. Wyścig o Wielką Nagrodę Włoch (Włochy);
7. Wyścig płaski pod Lwowem;
8. Wyścig we Lwowie (Polska);
13. Próba wytrzymałości wozów seryjnych (Francja);
14. Wyścig górski na Semmeringu (Austrja);
14. Wyścig sześciogodzinny o Wielką Nagrodę dla wozów sportowych i wyścigowych (Francja);
14. Wyścig o Nagrodę Gran Sasso d'Italia (Włochy);
20. Wyścig sześciogodzinny dla wozów sportowych (Anglja);
21. Wyścig o Wielką Nagrodę A. Francji (Francja);
21. V. wyścig na torze w Cremona dla wozów wyścigowych (Włochy);
21. Wyścig górski na Svab (Węgry);
28. Wyścig na torze w Brno (Czechosłowacja);
29. Wyścig górski na Feleac (Rumunja).

Komunikat Pomorskiego Automobilklubu

Regulamin

jazdy zręczności samochodów w dniu 14 września 1930 roku, organizowanej przez Pomorski Automobilklub w Bydgoszczy na Stadjonie Miejskim w Bydgoszczy.

I. Przepisy ogólne.

W konkursie tym, jako w imprezie zamkniętej klubowej, mogą brać udział tylko członkowie polskich klubów automobilowych, względnie wprowadzeni przez nich goście.

Jako kierowcy mogą fungować tylko kierowcy-gentelmeni (niezawodowi).

Dopuszczone są tylko samochody z normalnem wyekwipowaniem turystycznem, a więc z błotnikami, stopniami, budą i t. d.

Zgłoszenia zawodników, zawierające. nazwisko i imię zawodnika, przynależność klubową, markę i numer samochodu, nazwisko i imię kierowcy, siłę maszyny w KM. według książki rejestracyjnej, winny być kierowane najpóźniej do 7 września b. r. wraz z wpisowem, wynoszącem 10,— zł. od samochodu, do sekretarjatu klubu, Bydgoszcz, Matejki 10.

Rozpoczęcie konkursu o godz. 14,30, przyczem zgłoszeni zawodnicy obowiązani są stawić się na Stadjonie Miejskim w Bydgoszczy wraz z maszynami najpóźniej o godzinie 14 dnia 14. IX. b. r. dla dokonania pomiarów maszyn i otrzymania wylosowanych dla nich numerów porządkowych.

Każdy z zawodników po zgłoszeniu otrzymuje z sekretarjatu potwierdzenie zgłoszenia, które uprawnia go do wjazdu na stadjon.

Każdy z zawodników jedzie na własną odpowiedzialność i Pomorski Automobilklub nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności ani cywilnej, ani prawnej.

Dla wyrównania szans zgłoszonych samochodów ustala się normalną długość samochodu — od końca przedniego do krańca tylnego błotnika — na 4,20 m i szerokość — między krańcami przednich błotników — na 1,60 m. Samochody dłuższe lub szersze, względnie krótsze lub węższe, otrzymują za każde 2 cm większej lub mniejszej długości i za każdy 1 cm większej lub mniejszej szerokości — 1 punkt dodatni, względnie ujemny.

Cały czas przejazdu od startu do finishu jest stopowany i obliczony jako 1 punkt ujemny za każdych (i napoczętych) 10 sekund.

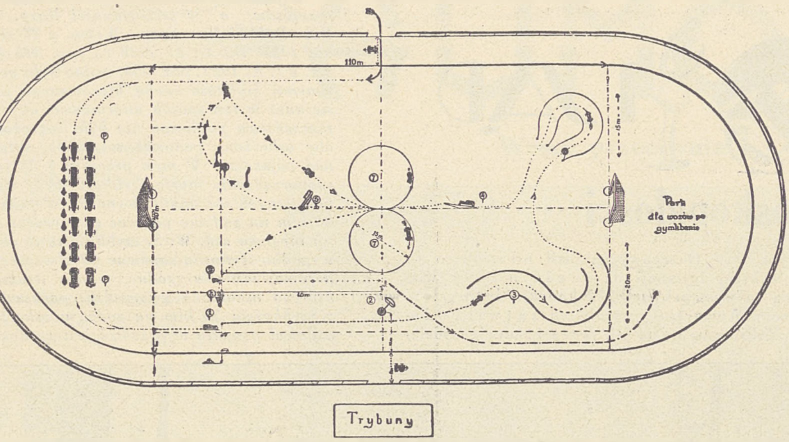
Opuszczenie któregokolwiek z zadań powoduje dyskwalifikację zawodnika . Prócz kierowcy i kontrolera — osoby trzecie nie są dopuszczane.

II. Zadania dla samochodów.

Start. Zawodnik podjeżdża pod trybunę sędziowską. Po zgłoszeniu jego nazwiska (kierowcy), marki maszyny, otrzymanych punktów przy handicapowaniu i po otrzymaniu balonika i zabraniu kontrolera — na znak startera — rusza z miejsca. Czas stopowany od chwili znaku startera.

Wpuszczanie balonika. Zawodnik wpuszcza balonik pod rozpięty parasol — bez zatrzymania maszyny. Chybienie — dla otwartych maszyn 3 punkty, dla zamkniętych 1 punkt ujemny. Zatrzymanie wozu — 2 punkty ujemne.

Jazda serpentynami. Zawodnik jedzie wytyczoną serpentyną, przerwaną i kończącą się ko-



Schematyczna trasa jazdy zręczności na Stadjonie Miejskim w Bydgoszczy urządzana przez Pomorski Automobilklub.

lem zamkniętem. Obalenie lub skrzywienie którejkolwiek z chorągiewek granicznych — 2 punkty ujemne, obalenie lub skrzywienie palików demarkacyjnych — po 1 punkcie ujemnym za każdy palik. Cofanie i zatrzymywanie wozu — dozwolone.

Balansowanie na ruchomym pomoście. Zawodnik wjeżdża na ruchomy pomost, starając się o utrzymanie jaknajdłuższej równowagi. Czas balansowania liczy się od chwili oderwania się części wjazdowej pomostu do chwili następnego zetknięcia się pomostu z ziemią. Przysługuje prawo trzechkrotnego wjazdu, przyczem zaliczany jest czas najdłuższego balansowania . Za każde 2 sekundy balansowania — 5 punktów dodatnich. Czasu poniżej 2 sekund nie liczy się. Maksymalnie zaliczalny czas 12 sekund (30 punktów). Czas prób balansowania jest neutralizowany, t. j. od chwili dotknięcia przedniemi kołami pomostu do chwili zjazdu tylnemi kołami z drugiej strony pomostu — ponowna próba balansowania wykluczona.

Dzwonek na szubieniczce. Zawodnik bez zatrzymania maszyny pociąga za dzwonek, zawieszony na szubieniczce. Niezadzwonienie dla karet 1, dla otwartych 2 punkty ujemne. Zatrzymanie samochodu 4 punkty ujemne.

Zapalenie pochodni (rakiet). Zawodnik podają mu pochodnią zapala — nie zatrzymując samochodu — ustawione w linji falistej pochodnie (rakiety). Za każdą niezapaloną pochodnię (rakietę) liczy się dla wozów otwartych 5 punktów, dla zamkniętych 2 punkty ujemne. Za zatrzymanie samochodu 5 punktów ujemnych — za obalenie, względnie skrzywienie pochodni (słupków rakietowych) — 10 punktów ujemnych. (Dopuszczone zatrzymanie wozu tylko dla włączenia biegu tylnego do zadania nr. 7).

Ósemka tyłem. Zawodnik cofa maszynę i objeżdża wstecznym biegiem wytyczoną ósemkę. Obalenie, względnie skrzywienie którego z palików demarkacyjnych — dla otwartych wozów 2, dla zamkniętych 1 punkt ujemny. Jazda wprzód i zatrzymywanie — dopuszczone.

Finish. Zawodnik dojeżdża do szubieniczki przed trybuną sędziowską tak, by przodem samochodu napiąć naciągnięty sznurek i spowodować wystrzał umieszczonego pistoletu. Zerwanie sznurka 10 punktów ujemnych. — Czas stopowania kończy się z chwilą strzału lub zerwania sznurka.

Jazda na oślep. Zawodnik (już bez kontrolera) ustawia maszynę na wskazane miejsce, wyłącza biegi, zakłada kaptur na głowę i na znak startera rusza z miejsca, jadąc 40 m linją prostą, szerokości 5 m. Na dany sygnał z chwilą osiągnięcia mety, względnie przejechania linji demarkacyjnej, zatrzymuje maszynę, przyczem za każdy 1 m niedojechany do mety otrzymuje 1 punkt ujemny.

III. Nagrody.

1. Nagroda przechodnia miasta Bydgoszczy — przechodząca na własność po trzykrotnem zdobyciu i do tego czasu pozostająca na przechowaniu w Pomorskim Automobilklubie. Nagroda ta rozgrywana jest w roku bieżącym po raz pierwszy.
2. Nagrody Pomorskiego Automobilklubu, zależne od liczby zgłoszeń. (1 nagroda na 5 zawodników).

Wszystkie nagrody przyznawane są kierowcom.

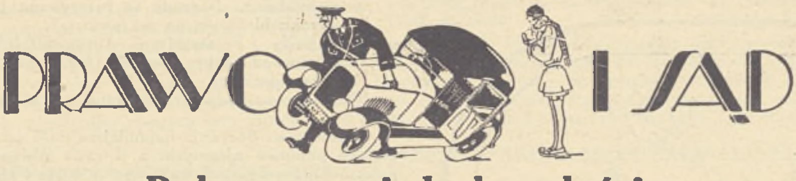
O kolejności decyduje najmniejsza ilość osiągniętych punktów ujemnych, a w razie równości punktów pierwszeństwo mają wozy dłuższe i szersze, względnie w dalszej klasyfikacji decyduje większa waga wozu.

IV. Gonitwa z przeszkodami.

Dodatkowa gonitwa z przeszkodami na bieżni na stadjonie przy 3 okrążeniach (1 okrążenie — 400 m), przy starcie 2 samochodów z 2 przeciwległych punktów. Przeszkody w formie szlabanów w odległościach 200 m (2 szlabany), które zawodnicy sami otwierają, względnie zamykają. Znalezienie się obu samochodów w obrębie 2 szlabanów — dowodem dogonienia. Zapisy do gonitwy z chwilą przybycia na stadjon, przyczem komisja sędziowska decyduje, *które samochody mają* współzawodniczyć. Do gonitwy dopuszczany tylko kierowca.

V. Zawody motocyklowe

są imprezą otwartą. Zgłoszenia za opłatą 3,— zł. od maszyny. Program będzie podany na miejscu.



Dokument niedoskonałości

Przed niedawnym czasem omawialiśmy w cyklu artykułów wszystkie te momenty, które sprawiają, że sądowe postępowanie dowodowe w wypadkach, które zdarzyły się w związku z ruchem samochodowym, często doprowadza do wyników daleko odbiegających od rzeczywistości. A raczej rzadko daje w obecnych warunkach wyniki, które byłyby jako-tako zbliżone do rzeczywistości. Oto przykład, wzięty z orzecznictwa jednego z wyższych sądów naszych, bo wyrok sądu Apelacyjnego w Poznaniu.

Otóż faktem jest, że dnia 14 września 1928 r. oskarżony G., jadąc ul. Dąbrowskiego w kierunku Ławicy, w pobliżu skrzyżowania ul. Dąbrowskiego i Al. Żeromskiego, wyprzedzając tramwaj, najechał na cyklistę, który z przeciwnej strony przed tramwajem usiłował przejechać na prawą stronę ulicy. Podajemy dwa szkice wypadku, z których pierwszy jest fotografją miejsca wypadku z wytyczonemi na ziemi wapnem obrysami tramwaju i samochodu, oraz linję jazdy rowerzysty, drugi natomiast podaje poszczególne dystanse, konieczne do wyświetlenia momentu winy. Zaznaczamy, że żadna instancja sądowa nie zarządziła sporządzenia tych szkiców, lecz opierała się przedewszystkiem na zeznaniach świadków.

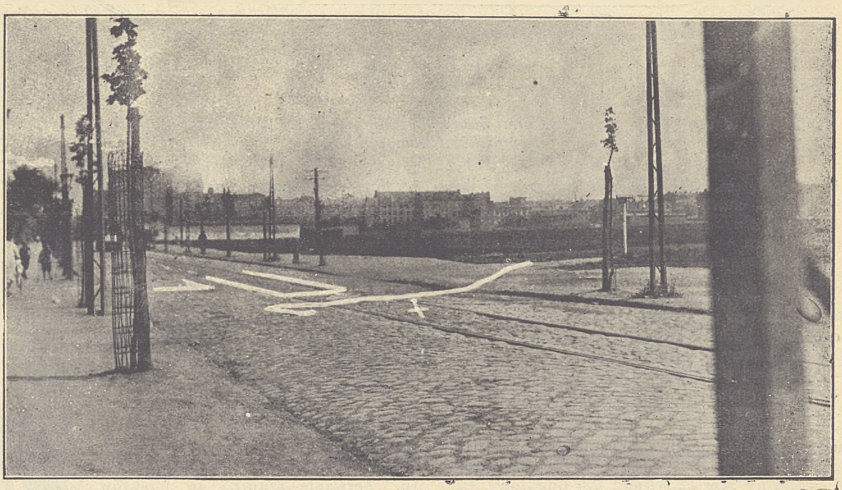
Przebieg wypadków każdemu automobiliście jest jasny na pierwszy rzut oka, gdyż jestto wypadek typowy, zdarzający się — choć nie zawsze z tragicznym wynikiem — prawie codziennie. Rowerzysta ziechał z pola (na lewej stronie fotografji) i zmierzał w stronę prawą ulicy, usilując przejechać tor tramwajowy przed nadjeżdżającym tramwajem. Nie widział, że za tramwajem (prawa strona fotografji) jedzie samochód oskarżonego, który zamierza tramwaj wyprzedzić. Zdążył przejechać tor tramwajowy, lecz wpadł pod samochód, który właśnie tramwaj wyprzedził. Uderzony wozem padł i poniósł śmierć.

Kwestja winy, a więc kwestja, czy zachodzi niedbalstwo ze strony oskarżonego zależy w danym wypadku od wyjaśnienia kwestji: na jaką odległość oskarżony spostrzegł zmarłego i czy zrobił wszystko, aby wypadku uniknąć, t. j. czy zatrzymał wóz odpowiednio szybko, względnie czy w szybkości jako takiej nie było momentu niedbalstwa. Odpowiedź na to znajdziemy w szkicu dystansów.

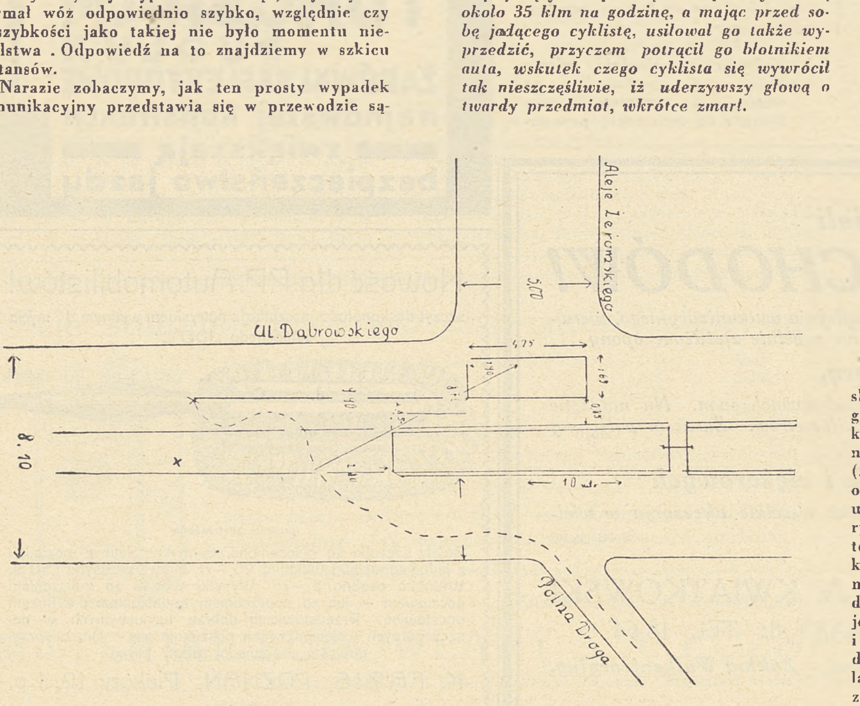
Narazie zobaczymy, jak ten prosty wypadek komunikacyjny przedstawia się w przewodzie sądowym. Sąd Okręgowy zasądził oskarżonego G. w pierwszej instancji na sześć miesięcy więzienia za występek z § 222 kodeksu karnego. W instancji Apelacyjnej wyrok ten zatwierdzono. Zobaczymy więc, jak druga instancja widziała wypadek ten w świetle akt. Oto uzasadnienie wyroku:

Dnia 14 września 1928 r. w Poznaniu jechał oskarżony jako szofer, kierując autem, ul. Dąbrowskiego w kierunku miejscowości Ławica. Z niewiadomych przyczyn wyprzedził oskarżony, pośpieszając w biegu tramwaj, jadący w tę samą stronę z szybkością około 35 klm na godzinę, a mając przed sobę jadącego cyklistę, usiłował go także wyprzedzić, przyczem potrącił go błotnikiem auta, wskutek czego cyklista się wywrócił tak nieszczęśliwie, iż uderzywszy głową o twardy przedmiot, wkrótce zmarł.

W myśl obowiązujących w tym względzie przepisów, a w szczególności Rozp. Min. Rob. Publ. i Min. Spraw Wewn. z 27 stycznia 1928, Dz. U. 41 1928 r., poz. 396 § 37 ust. z 7. X. 1921, poz. 656, wolno było oskarżonemu szybkość ruchu kierowanego przez się auta w ten sposób unormować, aby bezpieczeństwo publiczne nie było zagrożone i aby oskarżony panował w każdej sytuacji nad pojazdem. W myśl przepisu § 38 tegoż rozporządzenia mogła szybkość jazdy wśród normalnych warunków wynosić co najwyżej 40 klm na godzinę podczas gdy według opinji biegłego sąd. W. S. szybkość ta w chwili wypadku wynosiła zapewne 60 klm, co tembardziej jest wiarygodne, skoro tramwaj, którego oskarżony wyprzedził, poruszał się z szybkością 35 klm na godz.. a oskarżony usiłował ponadto wyprzedzić jeszcze denata, który na kole pędził przed tramwajem. Okoliczność tę potwierdzają też zeznania świadka Jankowskiego, który jechał z oskarżonym w temsamem aucie i obok oskarżonego, a który daną szybkość podaje na 40 do 45 klm. Przytem trudno przypuścić, aby świadek jako towarzysz oskarżonego chciał być przesadnym na niekorzyść oskarżonego. Oskarżony wreszcie wbrew przepisowi § 42 tegoż rozporządzenia wymijał cyklistę, jak sam podaje, na prawo, a nie na lewo, a zamiast szybkość zmniejszyć, takową zwiększył. Oskarżony jako szofer nie zastosował się do powyższych przepisów. Znał on je jednak, gdyż inaczej nie mógłby być szoferem, mógł więc w granicach swego doświadczenia codziennego życia przewidzieć ten skutek, jaki rzeczywiście miał miejsce, t. j. upadek i śmierć cyklisty, którego chciał w jeździe wyprzedzić. Niezastosowanie się do powyższych przepisów jest więc ze strony oskarżonego niedbalstwem: a ponieważ spowodowało śmierć człowieka, wyczerpuje wszystkie znamiona występku § 222 k. k. Należało więc oskarżonego uznać winnym tego występku i skazać w myśl obowiązującej ustawy, zatwierdzając temsamem wyrok I. instancji.



Miejsce wypadku. Białe linje wskazują obrys samochodu i tramwaju bezpośrednio przed wypadkiem, oraz drogę cyklisty.



Szkic dystansowy miejsca wypadku.

Nie chcielibyśmy omawiać tu wszystkich wniosków, wysnutych przez sąd z materjału faktycznego. Opisany w uzasadnieniu przebieg sprawy wykazuje zbyt wiele braków faktycznych i pewne nierealne ujęcia („usiłował wyprzedzić cyklistę"), („szybkość wynosiła zapewne 60 klm"). Ustęp o wyprzedzeniu tramwaju i słowa „a oskarżony usiłował ponadto wyprzedzić jeszcze denata, który na kole pędził przed tramwajem" świadczy o tem. że sąd nie posiadał skali porównawczej szybkości motocyklisty w stosunku do tramwaju i samochodu i że szybkość 30 klm na godz. jest już dla cyklisty szybkością bardzo znaczną. Gorzej, jednak, że powołanie równoczesne przepisu § 37 i 38 rozp. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych wskazuje na to, iż Sąd Apelacyjny nie uprzytomnił sobie prawnego znaczenia obydwu przepisów. Gdyby powiedział, że uważa miejsce, gdzie zdarzył się wypadek, za

HUMOR

Warunek

— Franek może kupić używany motocykl. Śmiesznie tanio!

— Tak? Ale czy nadaje się do zastawienia w lombardzie?

Nieporozumienie

Pan Teofil odwoził swą teściową taksówką. Gdy już wysiedli, okazało się, że pani teściowa zostawiła w aucie jakieś pudło.

W te pędy musi nieszczęsny zięć gnać za taksówką przez pół miasta. Wreszcie, cały zasapany, dogonił ją.

— Panie szofer — woła — a gdzie pudło?

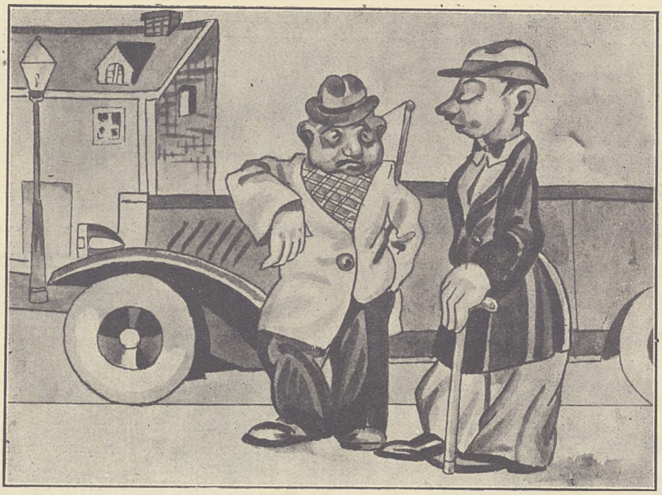
— Przecież wysiadło razem z panem — odpowiada szofer.

To już umie

— Idjoto! O mało co byłby mnie pan przejechał! Czy nie umie pan trąbić?

— Trąbić tak. ale jeździć jeszcze się nie nauczyłem.

Wręcz przeciwnie



— Powiedz mi, jakim sposobem doszedłeś do tego wytwornego samochodu. Czy może wygrałeś go w loterję?
— Wręcz przeciwnie, przestałem teraz grać.

Sensacja

Na rynku małego miasteczka stoi stary Ford. Jeden dzień, drugi dzień, tydzień wreszcie... pytam się właściciela oberży, przed którą stoi samochód.

— Czyj jest ten stary gruchot? Jeszcze go kto ukradnie!

— No tak, na to czekam właśnie.

Zimna towarzyszka

— Wiesz zrobiłem wczoraj z Wandzią wycieczkę samochodem i nigdy już tego nie powtórzę.

— Dlaczego? Takie czarujące dziewczę.

— Tak, ale była taka zimna, że nabawiła mnie kataru!

Prawda

— Jaka jest najniebezpieczniejsza część motocykla — pytają Hipka na egzaminie szoferskim.

— Jeździec — odpowiada Hipek.

„miejscowość zabudowaną“ — co byłoby pewnego rodzaju prejudykatem, gdyż są tam częściowo pola, częściowo place budowlane, — wystarczyłoby się oprzeć tylko na § 38, który zakazuje wogóle przekraczania szybkości maksymalnej 40 klm na godz. Pocóż więc zwrot: „wśród warunków normalnych“, gdy nie wolno jeździć powyżej 40 klm na godz. nawet w warunkach najidealniejszych? Jest to więc przepis specjalny w stosunku do § 37. który ma zastosowanie do otwartej szosy. § 38 wyklucza więc stosowanie § 37.

Nie naruszając ustaleń faktycznych sądu, wskażemy jeszcze na pewne braki w logice wnioskowania. Oskarżony wyprzedzał (nie „wymijał“ jak pisze się w uzasadnieniu) cyklistę na prawo, co ustala sąd i dopatruje się w tem obrazy § 42, zapytał się jednak sąd, czy cyklista jechał prawidłowo . Szerokość wozu (Citroen) wynosi 2,63, tor tramwajowy przechodzi w danem miejscu w środku, droga jest 8 m. szeroka. Wynika z tego, że cyklista musiał znajdować się według samychże ustaleń sądu w odległości conajmniej 3 m od prawego krawężnika. Czy więc on sam nie wykroczył przeciw postanowieniom § 42 zd. 1, iż powinien zboczyć na prawo, jeżeli go się wyprzedza, i czy przez to sam nie ponosi conajmniej współwiny, co musiałoby stanowić okoliczność conajmniej łagodzącą dla oskarżonego, któremu okoliczności łagodzących zupełnie odmówiono?

W obecnie przypuszczalnej szybkości jazdy oparł się na orzeczeniu biegłego sądowego. Nie wątpimy, że orzeczenie to zostało wydane według najlepszej wiedzy i sumienia, jednak okoliczność, stwierdzona przez samego znawcę, że oskarżony zatrzymał wóz na ca. 12 mtr od miejsca wypadku, pozwoli nam na wypośrodkowanie tej szybkości, a zarazem stopnia tej najlepszej wiedzy znawcy. Tego niestety Sąd ocenić nie mógł.

Fakty, które poprzedziły sytuację katastrofy, w szczególności kwestja, kiedy oskarżony spostrzegł i powinien był spostrzec denata, a więc, czy na podstawie doświadczenia zawodowego powinien był liczyć się z możliwością wypadku, wszystko to pozostało nieuwzględnione.

Dlaczego kierowca musi się liczyć z taką właśnie sytuacją o tem nic niema w uzasadnieniu.

Szkic dystansów pozwoli nam odpowiedzieć na kwestje, na które nie odpowiedział sąd w uzasadnieniu, a biegły źle odpowiedział w orzeczeniu. Wyjeżdżając z za tramwaju (przyjmijmy, że tramwaj jechał szybkością 35 klm) oskarżony spostrzegł rowerzystę w odległości 8,70 m od swego oka z poza prawego narożnika wozu tramwajowego. Jest rzeczą jasną, że już w tej chwili zrozumiał niebezpieczeństwo tak kierowca, jak i cyklista. Co do cyklisty wskazuje to sam rysunek. Przejechał przez tor tramwajowy i wówczas spostrzegł samochód. Skręcił silnie na lewo (ze swego kierunku), lecz widząc tu znowu pędzący tramwaj, stracił głowę i skręcił wprost pod koła samochodu.

Quid iuris? Rozważmy: od miejsca, w którym był samochód, gdy cyklista znalazł się w polu widzenia kierowcy, aż do miejsca uderzenia było 9,90 m, liczmy 10 od miejsca wypadku aż do miejsca zatrzymania wozu, jak stwierdził biegły, było 12 mtr. Razem metrów 22. Pamiętajmy tę cyfrę.

Jest więc rzeczą jasną, że oskarżony, zobaczywszy cyklistę, zaczął hamować natychmiast. Przetłumaczymy to na język ścisły, i przypomnijmy, że:

1. hamowanie „natychmiast“ składa się z trzech momentów: zauważenia niebezpieczeństwa i wykonania odpowiednich ruchów fizycznych celem zapobiegnięcia, dalej z uruchomienia hamulca,
2. że samochód nie staje zaraz, lecz po pewnej przestrzeni,
3. że proces czysto psychiczny, opisany pod 1. wymaga także pewnego czasu, w którym samochód porusza się naprzód z chyżością niezmniejszoną.

Proces hamowania składa się więc z t. zw. czasu reakcji psychicznej, czasu uruchomienia hamulcy i toru hamowania. Moment ostatni i przedostatni jest momentem czysto technicznym i odpowiedź mogą dać i dają inżynierowie. Będzie to odpowiedź zawsze przybliżona, gdyż hamowanie zależne jest od bardzo wielu czynników, o których obszernie mówiliśmy. Sposoby obliczania są różne. Podawaliśmy kiedyś skróconą tabelkę toru hamowania według Rottenburga. Według ściślejszych obliczeń inż. Dr. Deitersa, biegłego sądowego w Monasterze (Recht des Kraftfahrers, nr. 4 z 15. 4. 1910, str. 120), dla szybkości 40 klm na dobrej nawierzchni przy hamulcach czterokołowych tor hamowania wynosi 10,3 mtr przy kołach w ruchu, 15,4 m przy kołach zablokowanych. Ponieważ przy nagłem niebezpieczeństwie zdarza się przeważnie, iż w zdenerwowaniu naciśnie się hamulec zbyt silnie, aż do zablokowania, więc i tu możemy przyjąć tę drugą wartość.

Czas reakcji natomiast jestto czas, który upływa, zanim kierowca zdąży niebezpieczną sytuację zaobserwować i zanim wywoła to w nim odpowiednią reakcję. W orzecznictwie sądów niemieckich przyjęto czas ten sumarycznie na 1 sekundę. którą dlatego nazywano „Schrecksekunde“. Czas ten jest różny. Deiters podaje go na 0,4 do 2 sek. Badania psychotechniczne to potwierdzają dla reakcji t. zw. złożonych. Nasze Ministerstwo Komunikacji przyjęło dla kierowców parowozów jako normę 0,8 sek. Dla samochodu trzebaby ze względu na to, że reakcja jest bardziej złożona (większa różnorodność) przyjąć pełną sekundę jako normę. W ciągu 1 sek. samochód przy szybkości 40 klm na godz. przebywa 11,1 m.

Uruchomienie hamulcy, to czas, w którym dźwig (ręczny lub nożny) przesuwa się od pozycji spoczynku do najsilniejszego zaciśnięcia. Jest to wartość stała i wynosi około 0,2 sek., co przeliczone na przestrzeń wynosi dla szybkości 40 klm na godz. 2,2 m.

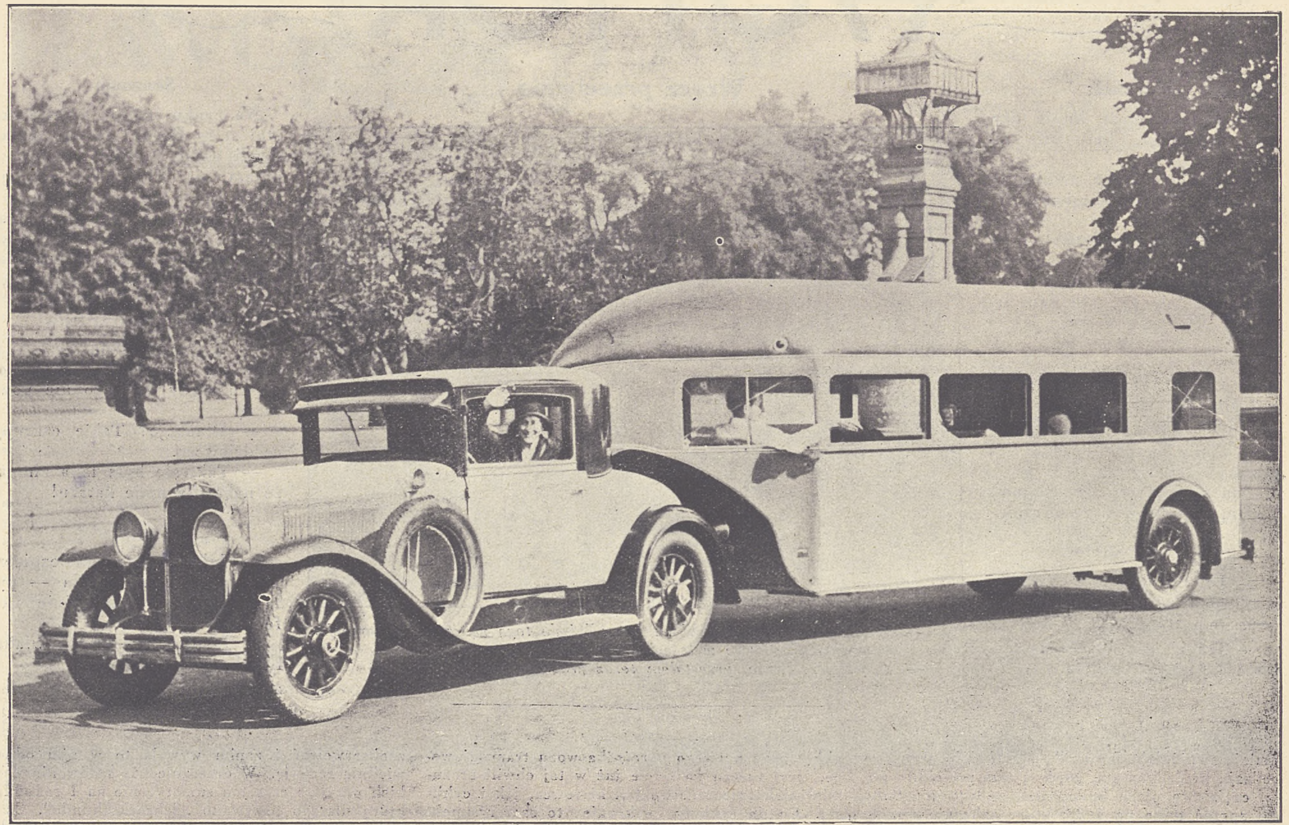
Zliczywszy te odległości stwierdzimy, na jakiej przestrzeni kierowca musi stanąć, przy napięciu pełnej uwagi. Przestrzeń ta wynosi 10,3 plus 11,1, plus, 2,2 m, razem 23,6 mtr, w warunkach idealnych. W praktyce przestrzenie te bywają nieco większe.

Mamy zatem odpowiedź wyraźną na pytanie, czy oskarżony jechał prędzej, czy wolniej, niż 40 klm. Jeżeli od chwili zjawienia się cyklisty w polu widzenia kierowcy aż do zatrzymania wozu samochód przebiegał 22 mtr, jak to stwierdziliśmy, jestto rzeczą jasną, że musiał jechać wolniej niż 40 klm. Niestety znawca sądowy tego nie uwzględnił, choć znawca jest od tego, aby sprawy te znał.

Czy jednak w danym wypadku nie była wskazana szybkość znacznie mniejsza, niż 40 klm? (§ 40 zd. 2.) Czy droga była niewidoczna? Nie, kierowca widział całą przestrzeń przed sobą wolną. Czy mógł liczyć się z tem, że z przed tramwaju wyjedzie ktoś? W żadnym razie, gdyż musiał by jechać albo lewą stroną z przeciwnej, albo wyprzedzać tramwaj, idący środkiem ulicy — prawą stroną. Nie mógł się liczyć z tem, że cyklista bezpośrednio przed wozem tramwajowym przejedzie ulicę, gdyż było to lekkomyślnością tak oczywistą, jakiej normalnie oczekiwać nie można.

W danej sprawie wniesiono kasację. Po raz pierwszy w judykaturze polskiej przedmiotem rozważań Sądu Najwyższego będzie uwzględnienie czasu reakcji przy hamowaniu. Będzie to, więc sprawa zasadnicza, którą będziemy śledzić z wielką uwagą. (pz)

Rozmaitości ze świata





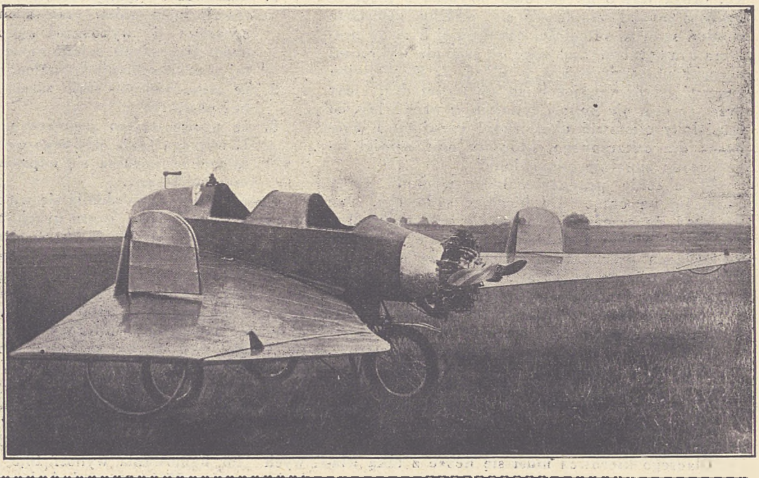
Znana artystka filmowa Ruth Bryan Owen podróżuje po Kalifornji, ciągnąc za swym Buickiem olbrzymią przyczepkę, mieszczącą salonik, kuchnię i wygodną sypialnię

* * *

Popularna lotniczka sportowa Vera Bissing spadła 11. ub. m. z wysokości 30 m. na lotnisku w Tempelhof. Samolot został zdruzgotany, lecz pilotka wyszła z życiem

* * *

Polak Soldenhof skonstruował nader ciekawą awjonetkę, rzucającą się w oczy brakiem ogona. Przy próbach dała ona znakomite wyniki.



Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,30 zł, kwartalnie 3 79 zł. Ogłoszenia: 1-lamowy milimetr na stronie 5-lamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony: 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej.